

**C4 story
del 2
i CM
3/2011**

Corvette 1985

Mittuppslag 3/2011



coupe



Corvette C4 story

ANDRA DELEN

Vi presenterar en prisguide

VAD KOSTAR EN C4?

Ett generellt svar är att du kan köpa en besiktigad C4 Corvette av standardmodell i normalskick för allt mellan ca 60.000 kr och 180.000 kr. Vi kollar in prisbilden nedan.

ETT REPORTAGE AV JANNE S.

FÖLJANDE HAR SKICKAT IN BILDER OCH TEXTUNDERLAG:

HÅKAN "NUTTE" ANDERSSON (MEDLEM # 8), PETER ANJOU (MEDLEM # 2743), CLAES ISAKSSON (MEDLEM # 3250, OCH ELISABETH SÖDERSTRÖM (MEDLEM 279)#

En coupe från 1984-1990 kostar någonstans mellan 60.000 kr och 120.000 kr. Om den har gått under 10.000 mil kan man räkna med att den kostar 100.000 kr och kanske lite till, men då måste det var mycket fina bilar.

Vill du ha en cab till sommaren, räkna med att motsvarande årsmodeller som ovan kostar mellan 90.000 kr och 150.000 kr. Räkna med att få kosta på bilen en hel del om du köper de allra billigaste exemplaren. Tänk att det är möjligt att köpa en C4 cab från 1980-talet, visserligen i bruksskick, men besiktigad och körklar för under 100.000 kronor. Är det inte fantastiskt? Jämför med andra cabbar och upptäck vilken prisvärd sportbil en begagnad C4 Corvette kan vara. Men, det gäller att vara noggrann och påläst, så att du inte hoppar i galen tunna.

En coupe från 1991-1996 kostar från ca 100.000 kr upp till ca 150.000 kr och en cab från samma tidsperiod kostar från ca 120.000 kr upp till 180.000 kr.

Edition modellerna som 35th (1988), 40th Anniversary (1993) och Collector Editon (1996) ligger prismässigt på den högre delen av prisskalan enligt ovan. Årsmodell 1996 - den sista av C4 generationen - ligger högst i pris bland alla C4 standardmodeller.

ZR-1 modellen, vilken är ganska ovanlig i Sverige betingar ett pris mellan ca 200.000 till 400.000 kr. För att nå upp till de allra högsta priserna på skalan krävs att det är en lågmilare och kanske inte rullat mer än 2500 mil. Årsmodellerna för ZR-1 med 405 hk motorn värderas något högre än bilar med den svagare motorn. På en sådan här specialmodell är originalutförande, miltal och bilens skick av högsta betydelse om man räknar med att få ut högsta pris vid en försäljning.

Pace Car modellen från 1995 är en cabriolet som tillverkades i drygt 500 ex. Ett fint ex kan kosta ca 250.000 kr och kanske även något mer. De är ytterst sällsynta i Europa.

Kan du inget om Corvetter, ta då med dig en kunnig kompis/klubbmedlem när du ska titta på bilen. Om inte finns det kanske risk att du inte upptäcker om det finns några allvarliga fel och brister när du kollar in bilen. Räkna inte heller alltid med att säljaren talar om vad han vet om bilens fel, utan du får nog mest höra om bilens förtjänster. Däremot behöver du knappast leta efter rost på en C4, de problemen hör de tidigare generationerna till. Se till att vara påläst om modellen, lär dig vilka options som finns att få eftersom en välutrustad bil ger mer för

dina satsade pengar.

Grand Sport modellen, som tillverkades i 810 ex (coupe) resp 190 ex (cab) är den modell som tillsammans med ZR-1 är den dyraste modellen. En GS coupe under 2000 mil kan kosta upp till 350.000 kr och en GS cab i motsvarande skick kan det begäras upp till 500.000 kr för. Räkna inte med att hitta någon i Europa. Enskilda exemplar av "specialmodellerna" av C4 med extremt lågt miltal och extremt fint skick kan det begäras ännu mer för.

C4 har fortfarande ganska långt kvar i tid till att nå statusen som samlarobjekt, det är bara Pace Car-modellen och Grand Sport-modellen som hör dit. Men det ska man som köpare vara glad för, ty billigare än så här kommer du förmodligen aldrig att kunna köpa en Corvette.

Akta dig för att köpa de allra billigaste renoveringsobjekten. De har en tendens att bli väldigt dyra i slutändan, då priset för reparationer kan rasa i höjden. Enda undantaget är om du avser köpa dig en Corvette för att börja köra på bana, så har du här en ypperlig möjlighet att få en bil som redan i grunden har utomordentliga vägegenskaper.

Du kan få en bra indikation på priser om du t ex kollar in Vette Smålands hemsida, en av klubbens sponsorer, www.vettesmaland.com

Sammanfattningsvis behöver man inte betala mer än 100.000 kr till 150.000 kr för att få en riktigt skaplig C4. Men kom ihåg att du får oftast alltid vad du betalar för.

Lycka till med ditt letande!



Vad bör man se upp med inför köp av en C4?

Några saker att kontrollera på om du funderar på att köpa en C4:

- L98 motorn, kolla efter oljeläckage och att motorn går jämnt. MAF/MAP sensorn kan vara defekt och spridare kan vara igensatta.
- LT1 motorn, kolla att vattenpumpen inte läcker vilket kan sprida sig till optisparkfördelaren, som inte tål vatten.
- Kolla att kylarfläktarna startar korrekt och att ingen mixtrat med dem och kopplat om dem.
- Kolla att den manuella växellådan 4+3 fungerar på alla växlar. Lyssna efter missljud.
- Kolla att allt elektriskt fungerar, kolla särskilt att alla instrument och kontrollampor fungerar, främst på 1984-1989 års modell.
- Kolla noga att bilen alltid startar så att VATS-systemet med chipsen i tändningsnycklarna fungerar.- Kolla om det är en USA/Europa/Japanversion. Bilar som anpassats till Europautförande kan ha många "sönderklippta" kablar i elsystemet.
- Kolla inredningen noga, då mattor, stolsklädsel etc kan vara mycket slitna och behöver bytas ut.
- Kolla cabben, då främst 80-talsmodellernas suffletter kan vara nerslitna.

Tänk på att köpa en slitna bil kan vara betydligt dyrare i längden än att köpa en något dyrare som fungerar bra i motor och drivlina samt i övrigt inte har nerslitna inredning eller andra skador.

VAD BÖR DU SE UPP MED?



När LT1 motorn kom 1992 introducerades en ny fördelare, den s.k. Optisparkfördelaren. Den finns placerad på vänstra sidan i fronten på motorn och är mycket fukt känslig. Ett vanligt fel är att vatten kan börja rinna ner på/i fördelaren och få motorn att börja misstända när vattenpumpen börja läcka och det kommer den att göra förr eller senare. Håll koll på det och byt gärna vattenpumpen i tid.

Våra medlemmars C4 Corvetter -

PETER ANJOU'S GULA C4 CAB

Här kommer historien om min Corvette C4 1993 cab. Vad jag vet så är den tillverkad våren -1993 och inregistrerad första gången i Tyskland 7 mars 1994 med en måtarställning på 12 km.

Med förmodligen en ägare i Tyskland importerades den till Sverige av Företagsbilar i Stockholm, som gjorde ursprungskontroll och regbesiktigade den 24 februari 2000 vid måtarställningen 10.100 mil. En rolig grej, med tanke på att 24 februari även är min födelsedag!

Där stod Corvetten till sommaren 2000, då den inhandlades av min morbror. Han ägde bilen till sommaren 2008 då jag köpte den av honom den 5 juli. Nu hade den rullat 12.500 mil. Han hade kostat på bilen nya bakdäck och en ny växellåda. Jag har monterat nya ljuddämpare med lite mera muller, satt på slitsade och borrade bromsskivor, monterat ett Vortex kallluftsinsug, polerat fälgarna, fram och bakvagnsupphängningarna med Mothers Mag & Alu polish, vilket funkade väldigt bra. Sen är det bytt insugningspackning, spridare, ny optispark (lock och rotor) samt att jag gjort en 4-hjulsinställning.

Den som är "skyldig" till att jag alltid velat ha en Corvette är min farbror Lars Anjou (medlem # 50). När jag blev tonåring hade han en mörkgrön 1969 Coupe med 427 motor, som i dag ägs av medlem #173 Gert Karlsson. Jag fick åka en sväng i den då med min pappa och han hade en rätt så tung högerfot. Efter det så var jag helt på det klara, vad för sorts bil jag ville ha! En gul Corvette C4 cab anno 1993 är ju inte helt fel det heller.



ELISABETH SÖDERSTRÖM (# 279) - 1985 COUPE

Jag och min C4, hon blev bara min den 26 juni 2003 - mitt under lunchrasten. Hon skulle hämtas i Kungens kurva.

Sedan tidigare hade jag varit delägare i Corvetten tillsammans med min pappa. Jag fick lov att sälja min C3:a när det var stor kris i plånboken. Som nybliven husägare och mamma till två barn var det svårt att få ekonomin att gå ihop, även om man var två som arbetade och fick inkomst. Att vara utan Corvette passade absolut inte in i mitt liv, så när det fanns tillfälle att dela bil med pappa så var det en toppenbra lösning. Bara att veta att man kunde ta bilen då och då för att åka en sväng var helt perfekt då.

Min pappa Hilding fyllde 70, det år när 50-års-



CM presenterar ett litet urval

jubileumscorvetten kom och han hade sedan en längre tid bestämt mig för att köpa en C5:a i födelsedagspresent åt sig själv.

C4:an blev bara min när hans C5:a levererades. Första sommaren var jag med på sommarmötet i Sunne och livet lekte. Att få känna hästkrafterna röra på sig under motorhuvuven gjorde den sommaren till en av de bättre. Jag var sedan riktigt aktiv och åkte med på en del utflykter som klubben anordnade. Bilen fick inte så mycket mer omvårdnad än ny olja och filter. Det var bara tanka och köra.

En ny inredning, som legat under pappas säng monterade jag första vintern. Det blev som en ny bil. En ekpanel monterades på instrumentpanelen, dörrsidorna och över högtalarna i bagaget.

Fler hästkrafter än vad som stod i pappret.

Sommaren 2008 anordnade klubben en dag med bromsning av våra Corvetter i bromsbänk i Trosa. Några av klubbkamraterna hade färre hästar i sina bilar och en blev så besviken så han köpte en ny. Jag fick höra av killarna som testade bilarna att de var förvånade att bilen hade så jämna fina kurvor på pappret som visade effekten under körningen. De undrade vad jag hade gjort med bilen? Jag som bara bytt olja och tankar 98 oktän, kunde inte mer än att le. Däremot var det roligt när jag besökte CCS lokaler och småpratade med killarna och den ena säger - Var det inte du som hade fler hästkrafter i din bil när vi testkörde i Trosa? Han kom ihåg min bil!

Jag fick Corvetten fotad för ett reportage i en klassiker tidning, vilket var riktigt roligt. Killarna på tidningen som fotade och gjorde reportaget var helt frälsta i åttioalet, de digitala mätarna och pop up lyktorna. Klart kul att vara med om ett foto-reportage och höra fotografen be mig att köra in bilen i fotoateljén. Det är åter en trevlig händelse som kommer betyda något i mitt liv ihop med min C4:a. Jag var dessutom med och fotade Corvetten för att bli en månadsbild i en almanacka. Klart att hon stiger i mitt tycke för Corvetten är riktigt vacker.

Men jag saknade fortfarande min C3 och ville inget mer än få den bilen tillbaka. Den önskan gick i uppfyllelse i juli 2007, då tidigare ägare ringde upp mig och undrade om jag ville köpa tillbaka den. Jag blev så lycklig för att C3:an äntligen blev min.

”Du får inte sälja eller bygga om” sa killen som besiktigade C4:an åt mig senast. ”Inte är det ofta man besiktigar en C4:a som är i så fint skick som din och dessutom original”, sa han. Jag blev så glad av det här berömmet, det blir nog alla, så resan hem slutade med en extra sväng för att sätta



pricken på lyckan denna dag.

Det tog inte mer än fjorton dagar så kom en kompis och svängde upp på garageinfarten med ett nytt bilköp och jag fick bekräftat vad killen på bilprovningen sagt. Kompisen har köpt en Cobra replika, byggd på en C4:a ram som är förkortad och med samma motor som i min C4. Okey då, han har ju kompressor och det har ju inte jag under huvuven.

Nu är jag lycklig ägare till två Corvetter, som båda behöver ut på vägarna och köras. Skillnaden i körupplevelser är stor tycker jag personligen mellan mina bilar. På tio år har utvecklingen gått framåt. Det jag spontant kan säga att C4:an är lite underskattad bland vissa personer. Den ger en otrolig körglädje när man rattar ut den på härliga vägar.

CLAES ISACSSON (# 3250) - 1993 40TH ANNIVERSARY CAB

Här kommer min berättelse hur det gick till när jag och min fru Annelie blev corvetteägare.

Vi märkte efter en tid tillsammans att vi båda gillar vackra bilar med kraftfulla motorer. Ingen bil kombinerar väl kraft med skönhet som en Chevrolet Corvette. Vi pratade ibland om att köpa en Corvette men med tre barn i familjen var det snarare en Chevrolet Transsport vi behövde. Inget hindrade dock att vi ofta satt och bläddrade bland annonser och drömde om såväl C1, C2, C3 och C5 Corvetter. Det kostade ju inget att drömma, så priser spelade ingen roll. Annelie var såld på C1:or och jag kunde nog tänka mig en -63 Split Window. Ingen av oss var särskilt tilltalade av C4:ans utseende. Vi tyckte att den saknade utstrålning jämfört med de övriga generationerna av Corvetter.

På sommaren 2003 var vi ute och promenerade med vår dotter i sin kärra. Inte så långt från vår bostad passerade en mullrande karavan.

Det var Corvetter på väg till sommarmötet på Billingshus. Vi vände genast hem, packade fikakorg och begav oss dit. Drygt 500 meter hemifrån slog vi oss ner för att fika. Platsen visade sig väl vald. Några meter från oss passerade snart över 300 Corvetter för att ställa upp på årsmodellparkeering. Hjärtat slog snart i samma takt som V8:orna (är det första symptomen på Corvettefeber undrar red). Från vår fikaplatz kunde vi också se tända grillar och se att det rådde en varm gemenskap. Nu var det avgjort - Vi skulle skaffa Corvette. Först skulle dock barnen bli så stora så att de kunde klara sig själva en stund. Lillan hade fyllt tre. En lång väntan skulle det alltså bli.

Knappt sju år senare började jag kolla annonser på Blocket igen. Nu skulle jag ta hänsyn till plånboken, då tyckte jag att C4 var en vacker och passande modell.

En annons i Östersund väckte mitt intresse. Det var en vinrödmetallic -93 cab. Med hjälp av Internet tog jag reda på att det var en 40th Anniversary Edition. Färgen var inte vinröd utan "Ruby red". Tillvalet (RPO Z25) inkluderade förutom färgen även "40th"-emblem på framskärmar, kromade emblem på huv och tanklock, vinröda centrumkapslar till fälgarna och broderade "40th"-emblem i nackstöd och golvmattor. Jag förstod också att "Rubyägare" var ett stolt släkte. Det finns till och med en publik databas över alla 6749 tillverkade Ruby Red Corvette (www.40thregistry.com). 2043 av dessa var convertibles. Två kollegor som var i Östersund på jobb åkte och tittade på bilen åt mig. Min mycket noggranne kollega Emil ringde och sa "jag skulle inte köpa den". Åh så tråkigt! Jag som höll tummarna för att den skulle vara i toppskick. Näja, det är 130 mil tur och retur till Östersund. Jag sparade i alla fall en del bensinpengar.

Tillbaka till Blocket och drömmandet. Men nu gick det fort. Efter bara någon vecka dyker det upp



en exakt likadan bil i Fagersanna mellan Skövde och Karlsborg, endast 3 mil hemifrån(!).

Efter några telefonsamtal och två besök hos mycket trevliga familjen Urban och Pia Säll (fd medlemmar) satt vi där i vår alldeles egna Chevrolet Corvette.

Corvetten levererades ny till Florida och den har åtminstone haft två ägare i Tyskland. Den privatimporterades till Sverige i syfte att tjäna pengar och ägdes därefter av Urban och Pia i mer än 4 år.

HÅKAN "NUTTE" ANDERSON (# 8) - 1988 CAB, CCS CHAMPION CORVETTE

Här kommer min berättelse från 80-talet då jag hade en 1972 big block Coupe och en 1986 coupe, båda bilarna var klarröda med lika röda inredningar. Jag kom fram till att då jag endast körde med dessa bilar när det var riktigt fint väder skulle det passa mig bättre att ha en cabriolet i stället.

Jag bad en god vän i klubben, som vid den tiden importerade nya bilar från USA att söka rätt på en ny röd 1987 eller 1988 Corvette cab med röd inredning och svart cabriolet. Fabriken byggde "bara" ca 7000 cabbar, men det visade sig vara omöjligt att hitta en bil enligt min specifikation. Jag fick ett förslag på en bil i en helt annan färgsättning och med några hundra mil på mätaren. Den tackade jag nej till, men efter ytterligare några veckor till så återkom man med samma bil igen och sa att detta var den enda som gick att uppbringa för närvarande.

Jag ville absolut köpa en Corvette då för att vara säker på att hinna få hem den till våren. Jag slog till på Corvetten en torsdag kväll när jag satt i min van och körde tidningar. Corvetten var mörkröd metallic med svart inredning och vit cabriolet. Det var inte i närheten av vad jag hade tänkt mig och jag såg framför mig en Corvette som inte harmoniserade i färgsättningen.

När jag väl hämtade bilen den 14 februari 1989 i Göteborgs hamn blev jag mycket positivt överraskad av hur snygg bilen var i den här färgsättning. Jag och Maria körde bilen hem till Solna samma dag och jag ägnade hela natten till att tvätta och putsa på Corvetten så den blev som ny igen. Vilken känsla detta var - på morgonen - att få somna med ett stort leende på läpparna.

När jag iordningsställde Corvetten för regbesiktning så passade jag även på att montera träpaneler för att lyfta den svarta inredningen samt att jag monterade KBD Mufflers så att Corvetten började låta som en riktig V8.

Bilen har alla options som man kunde få 1988 förutom G92, (3.07 bakaxelutväxling). Jag kompletterade senare även med en hardtop.

Till sommaren 1992 lät jag höglanspolera originalfälgarna, vilket blev riktigt bra, fast det är jobbigt att hålla fälgarna fräscha med ren aluminium utan någon som helst klarlack som skydd.

I januari 1995 så var vi ett gäng klubbkompisar med Lasse Tidblom i spetsen som åkte till USA och bland annat NCRS mötet i Florida, där jag köpte de för året helt nya fälgarna som endast satt monterade på årets ZR-1 modell. Dessa fälgar har jag än i dag kvar på bilen.

Corvetten har i dag rullat 5400 mil och vi kör med den varje sommar. Sommaren 1989 var vi på



Roadtour till Tyskland. Då var ju bilen helt ny och det var en riktigt skön känsla att få testa hur fort den gick på Autobahn. Enligt hastighetsmätaren var det nästan 260 km/h. Vi var även iväg på en Roadtour till England 1997 där vi dessvärre fick lite regn på oss, dock inte i England utan i Sverige på väg till båten i Göteborg.

Jag har kört både banracing och dragracing med den på våra Mantorpsmöten. Jag har kört den till alla sommarmöten från 1989 och framåt och jag fick pris för bilen på varje möte fram till 1999, då den upgradera-

des till Champion (se CCS hemsida).

Corvetten är fortfarande i ett riktigt fint skick. Den är bara underhållen och servad genom åren, aldrig omlackerad och med original sufflett.

Jag har haft förmånen att äga ett par nya Corvette Z06 de senaste åren och var orolig att jag inte skulle kunna förlika mig med att köra min gamla -88. Det var helt fel, känslan som vår 1988 förmedlar är helt underbar och kan inte ersättas med något annat, möjligen kompletteras.