

Historien om Andreas customcorvette eller från fem till tre liter milen

Text o foto: Janne Strandberg
Andreas Almqvist



Från faktabladet kan vi avläsa följande:

Namn: Andreas Almqvist.

Årsmodell: 1975.

Yrke: Ingenjör på Saab (sysslar med fyrhjulsdraft på arbetstid och att få mer fart på bakhjulsdraften på fritid).

Familj: Sambo och 9 bilar (redan förstörd vid så ung ålder).

Särskilt intressant bil: Corvette Convertible 1968 (det här börjar ju bra).

Motor: 454 med Nira i3 insprutning (nu börjar det likna någonting...).

Avgassystem: Kopplade side pipes (härligt...).

Slutväxel: 4,56 (oj, kanske inte så härligt...).

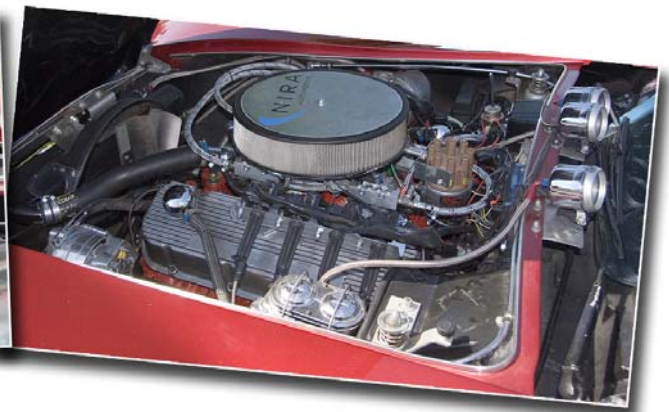
Färg: Candy röd med guld bas (så skall en custom corvette vara lackad...).

12 ägare under 35 år

Denna Corvette har ägts av Andreas i drygt 10 år och importerades till Sverige redan 1972, då från Tyskland, där en Amerikansk soldat haft med den till Europa under sin stationering där.

I september 1972 registreringsbesiktigades den i Vällingby med 385 DIN hästkrafter (riktiga kusar) under huven. Ägare var då en känd klubbprofil, Gunne Back, medlem 71. Kommer du ihåg bilen Gunne? Det var från fabriken en äkta Big Block Corvette med en 427 (L36) på 390 hästkrafter, röd till färgen och sparsamt utrustad. Sedan importen till Sverige har Corvetten haft 12 olika ägare. Särskilt i början bytte bilen ägare ofta och har också modifierats åtskilliga gånger under åren, vilket





var mycket vanligt förekommande under 70- Och 80-talet. Innan Corvetten hamnade i Lidköping hade den även haft flera ägare i Kalix och Wilhelmina under 15 år.

Gul under början av 70-talet

Under början av 70-talet var Corvetten lackad gul med svart cab och med en svart rand på sidan och ett tidstypiskt scoop på huven, samt ett svart spader ess lackat bakstammen. Corvetten modifierades snart igen, nu med bl a special byggda nackstöd på cabluckan (som fortfarande finns kvar) och lackades vit med stripes. Den var utställd på SHRA Malmös invigning, och var porträtterad på framsidan i Start och Speed 1974 (nr 10).

Bilspport publicerade Corvetten 1980 (nr 21) som en av de snabbaste kärrorna i Kalix med sina 427 kubiktum. Bilen hade då de customiserade och nersänkta lyktorna med tonat plexiglas över (heter Monza Style Headlamps i Eckler's katalogen). Karossen är breddad bak till 2 meters bredd och en höjd vinge. En röd hardtop finns också. Corvetten är utrustad med elhissar men saknar servostyrning och bromsservo, så Andreas får bra träning i bromsbenet (eller är det träningsvärk) efter en cruisingkväll.

5 liter milen till sommarmötet i Sunne

Ägaren före behöll den rejält trimmade 427:an och skickade i stället med en 454, som Andreas

renoverade 2004. I Juni samma år bar det av till klubbens sommarmöte i Sunne, en lååååång resa med en Big Block Corvette med förgasare, side pipes och 4,56 slutväxelutväxling. Nej, det var inte på grund av ösregnet på vägen till och från Sunne, inte heller på grund av de nästan utslitna trumhinnorna, som fick Andreas att ta sitt nya viktiga beslut. Nej, det var väl snarare att 5 liter högoktanigt rann igenom förgasaren för varje mil. Det tyckte väl även den unge GM-anställda ingenjören från Lidköping var i värsta laget. Så hösten 2004 var det dags montera insprutning på Corvetten.

Svenskt insprutningssystem

Kunskaperna från jobbet, från det tidigare dagliga arbetet med motorstyrning till Saab, kom nu väl till pass för att kunna installera ett svenskt insprutningssystem. Det heter Nira i3 och monterades tillsammans med ett nytt tändsystem med Saab 9-3SS tändspolar, Volvo S60R gröna spridare, Saab givare till Motortemp mm. mm.

Alla övriga data och detaljer, som lätt fyller en hel bok, får ni själva ta kontakt med Andreas om (medlemsnr 1429) ifall ni vill veta mer. Han var allra först med att installera systemet på en V8:a.

Bränsleförbrukningen minskades med 2 liter/mil, från 5 till 3 l/mil! Och dessutom med en lite vänligare utväxling i slutväxeln så kan det nog bli riktigt bra...

