



Text o foto: JanneS samt några lånade bilder från Corvetts historia

**Jag föddes tidigt på året, närmare bestämt i januari 1960 i St. Louis, Missouri. Min stolta far Zora och jag lämnade BB med nummer 3738 instämplat på min id-bricka.**

Det har varit en lång och tuff resa för mig genom åren med många olika fosterföräldrar. Jag tänker berätta med mina egna ord vad som hänt med mig under alla år fram till nu. Så häng nu noga med för här kommer min berättelse:

I år 2010 firar jag mitt 50-årsjubileum hemma i familjen Kim och Lisbeth Larsens garage (medlemsnummer 1201) i Danmark.

**1960 - för 50 år sedan - var jag en av 10.261 födda i en stor syskonskara.**

Det här året slog GM rekord, då man för första gången tillverkade över tiotusen Corvetter och äntligen kom i kapp sin produktionsplan. Upp-

märksammade nyheter detta år hos oss syskon var att vi hade bl a kylare tillverkade i aluminium och aluminiumtopplock till värstingmotorerna. Alla fuel injection motorer fanns from nu bara med manuell växellåda.

Vi standardbarn kom till världen utrustade med en 283 kubiktums gjutjärns-V8 med 3 växlad manuell växellåda, vinylinredning och en sufflett i baspriset på 3.872 dollar



## ... eller historien om en gammeldansk

(dollarn stod då i drygt i 5 kronor). Fyra optionmotorer fanns att beställa om man var sugen, en 245-respektive en 270 hk motor med dubbla förgasararrangemang. Det fanns dessutom två fuel injection-motorer på 250 respektive 290 hk. Man talade även om en 315 hk-motor (med aluminiumtopplock, som vad jag vet inte såldes till allmänheten pga problem med hållfastheten i metalllegeringen). Att notera är att

1641 av mina syskon fick en hard top utan extra kostnad, men fick då avstå suffletten.

### **Vit var den vanligaste färgen.**

1960 kunde man få oss i åtta exteriörfärger samt man kunde även välja tvåfärgat utförande på karossen (det kan ni människor då inte få välja). En tredjedel av föräldrarna valde att få sidan (kallas "coves" på engelska) på bilen målad i en

kontrasterande färg. Färgerna och tillverkningsantal var: Ermine White (3.717), Roman Red (1.529), Tuxedo Black (1.268), Honduras Maroon (1.202), Sateen Silver (989), Horizon Blue (766), Tasco Turquoise (635) och Cascade Green (140). För er som nu räknat ihop summan kan det vara på sin plats att berätta att det dessutom beställdes 15 st Corvetter antingen i en icke standard färg eller primade. Suffletten fanns att få i tre





Kalebsson från Ljungby för 17.000 kronor. Han är min första stora hjälte, som tog hand om mig och helreoverade mig grundligt efter att jag bott hos drygt 20 olika fosterföräldrar under 13 år. Gissa om det var behövt. Men som var och en förstår var det inte alltid så enkelt att få tag i alla delar för drygt 30 år sedan.

### Vilken helreovering

Först körde Inge ett år med mig som jag var innan det blev det dags för ramlyft, vilket han noga dokumenterade på kort.

Ramen blåstrades först och primades innan den målades med en blå färg, som bl a användes till att måla utomhuspoler. Till sist klarlackades ramen.

Alla sliddelar byttes i fram- och bakvagnen med nya bussningar och lager. Bakaxel och växellådan renoverades med nya drev och synkringar etc.

Motorn var original en 270 hk med höglyftande kam och dubbelförgasare. Motorblocket ersattes med ett borrat 327 block och plockades ihop med alla originaltillbehören, dubbelförgasare med insug, fördelare med dubbelsbrytare mm.

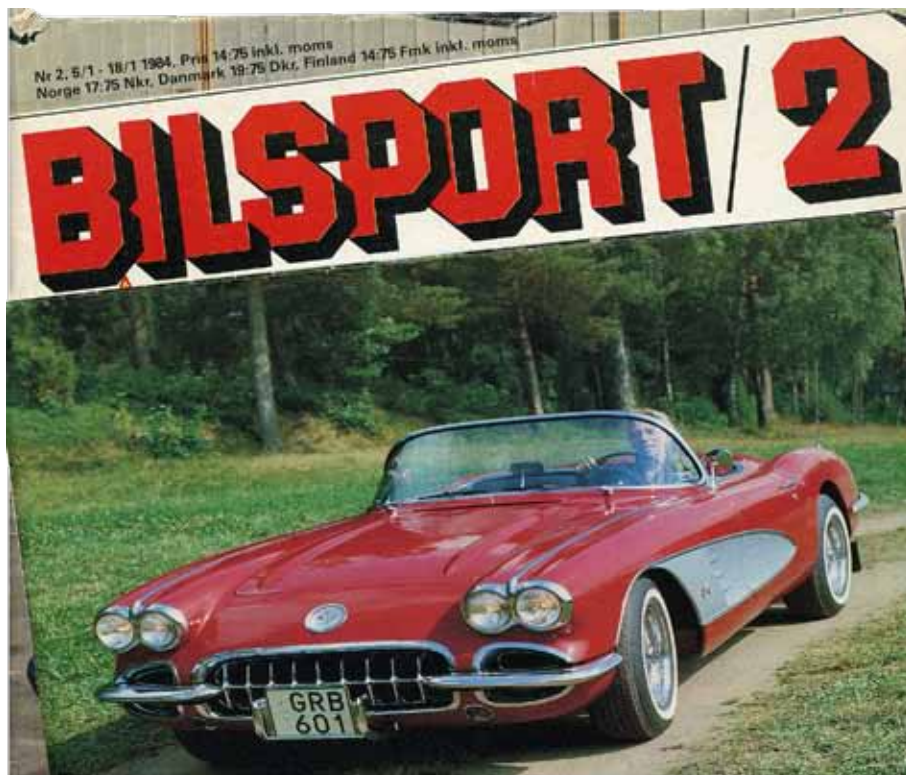
Bromsarna som var i Heavy Duty utförande renoverades och alla sliddelar byttes även här.

Inredningen som var ljusblå i original byttes mot en svart. Inge tillverkade själv en ny instrumentstopning.

Kort sagt, inget lämnades orört på mig. Ett långt och mödosamt arbete med karossen utfördes, där äntligen de tidsenliga men icke original ytterbackspegelarna på skärmarna togs bort. Jag lackerades till slut i originalkulören Honduras Maroon och fick silverfärg på mina sidor. Inge köpte en ny sufflett till mig, men den blev aldrig monterad. I

På bilderna kan vi först se på den översta bilden ett reportage från BilSport 1984. Birger Johansson från Ljungby som ägde mig 1981 - 1997.

På de nedre bilderna ser vi mig i min originalfärg Horizon Blue, både före och efter att de vita sidorna blev lackerade. Dessa yngre ståtliga män från tidigt 70-tal, som poserar vid mig är Inge Kalebsson och David Trapp. Om jag inte tar fel är det Inge som är överst på bild, fast jag är inte helt säker.



**Birger är obotligt drabbad:**

## OBESKRIVLIG CHARM GAV CORVETTEFEBER

**Birger Johansson hade inget behov av någon ytterligare fritidsbil.**

**Tillsammans med brodern Uno ägde han två veteran-Oldsar. För mer vardagligt bruk hade Birger en Pontiac Trans Am. Men av en händelse blev plötsligt en värenoverad Corvette 1960 till salu.**

**Ett tillfälle man inte får missa ansåg Birger och slog till.**

■ ■ ■ De dubbla fyrportsförgasarna sörplar begärligt i sig bensinen när Birger Johansson ger järnet. Nu är det inte alltid ofta det sker.  
— Jag vill vara rädd om bilen. Det är ju inte årets modell. Men när det sker händer det också saker! Under motorhuvorna återfinns Chevrolet's berömda V8 på 283 cui. Med hjälp av de dubbla fyrportsförgasarna presterar den 270 hk vid 6000 y/min.





På den högra bilden ser vi det renoverade chassit med motor och drivlina monterad. Inge hade målat hela ramen i en ljusblå färg, som bl a användes för att måla utomhuspoler. Detta var före pulverlackeringen tid, då man fick finna andra lösningar. Rostskyddet med den här färgen är dock enormt bra, så den här ramen överlever alldeles säkert oss alla. Fast man måste väl ändå tycka att den här färgen skulle matcha Horizon Blue väldigt bra. Senare övermåladess ramen i svart.

stället monterade han hard top på mig om det var dåligt väder. Tack Inge för att du tog så god hand om mig.

### Hos Birger i Ljungby i 16 år

Inge sålde mig 1981 för ca 50.000 kronor till Birger Johansson i Ljungby. Då hade jag bara gått ca 50 mil efter helrenoveringen. Birger som tillsammans med sin bror drev verkstad i Ljungby tog också väl hand om mig. Birger körde ca 1300 mil med mig under alla åren och utrustade mig med ekerhjul, som du kan se på reportaget från Bilsport 1984. Enda

incidenten som hände under den tiden var att jag blev påkörd bakifrån, med en skadad baklucka och ett deformerat stötfångarhorn som följd. Efter omlackering av bakluckan och del av bakskärmen blev jag helt återställd igen.

### Artikelförfattaren köpte mig 1997

Artikelförfattaren köpte mig 1997 efter att ha sett mig på ett klubbmöte samma år på Mantorp. Ni som varit med ett tag minns väl de trevliga

träffarna i samband med Sportscar Meeting årligen i augusti på Mantorp. Efter att jag tidigare bytt ägare, som betalat femsiffriga belopp för mig hade nu köpesumman kommit upp i sexsiffriga belopp i slutet av 1990-talet. Ett fint exemplar av den så kallade "Solid Axle" generationen betingade då för drygt 10 år sedan ungefär ett pris mellan ca 150.000 kronor till 300.000 kronor.

### En hårsman från...

# U32340

## Svenska registrerings skyltar

En historia i historien om mig är hur det svenska systemet med registrerings skyltar fungerade förr när man hade länsbokstäver: (Källa: Wikipedia med egna kommentarer)

År 1900 registrerades Sveriges första personbil, som tillhörde Knut Bonnier. Mellan 1916 och 1972/1973 bestod svenska registreringsnummer av en länsbokstav för det län där fordonet hör hemma följt av en till fem siffror, med undantag av Stockholms stad som hade A och Stockholms län som hade B (Stockholms stad ingick inte i Stockholms län förrän 1968 utan lydde under Överståthållarämbetet).

Om ett län hade fler än 99999 inregistrerade fordon utökades länsbokstaven med ett A och i förekommande fall med ett B. Numret 1 var i många län reserverat för landshövdingens fordon, med undantag för Stockholms stad där A1 var kungens fordon. Systemet byggde på att varje län höll ett register över samtliga fordon i länet. (Tack vare det systemet går det oftast att via länsstyrelsernas arkiv spåra tidigare svenska ägare.)

Skytarna var vita med svarta bokstäver. Under lång var det tillåtet för bilägarna att själva tillverka skyltarna genom att köpa en plåt och siffror som fästes på plåten. (Där ser ni, visst var det bättre förr! Jämför med debatten om skylt placering i fronten på C4 - C6. För kunde man bygga sin skylt för en 50-lapp och slippa 1500 kr i böter.) Det fanns ytterligare tre sorters skyltar. Dels interimsskytlen som användes tillfälligt för nya bilar och som hade röd bakgrund. Dels saluvagnssylten, som användes för bilar som stod hos bilfirma och användes vid provkörning och hade grön bakgrund. Båda hade vit länsbokstav och vita siffror. Dels fanns de militära skyltarna med gula siffror utan bokstav och mörkgrå bakgrund som finns kvar än idag.

I och med införandet av ett centralt bilregister avskaffades systemet med länsvisa registrerings skyltar 1 maj 1973. Då började man använda tre bokstäver och tre siffror, det system som används än idag. Övergången till det nya systemet började i Uppsala län 1972. Till vänster ser du alla mina tidigare och nuvarande registreringsnummer.

Regnr	Län
U 32340	Västmanlands län
BA 660	Stockholms län
AA 65340	Stockholms stad
BA 20997	Stockholms län
AA 729	Stockholms stad
BA 34587	Stockholms län
P 9280	Älvsborgs län
OA 48411	Göteborg och Bohus län
T 42721	Örebro län
E 97011	Östergötlands län
GRB 601	Nuvarande system
DR 70757	Danmark



Nuvarande ägare trivdes bra med mig och putsade mig regelbundet. En dag eller närmare bestämt en tidig lördagsmorgon, när vi skulle åka med mig till Residensrallyt i Mariestad hände något som åter skulle förändra mitt liv. Vi åkte nercabbat i morgonsoolen i en liten corvettekolonn på en vackert slingrande småväg. Strax framför oss gjorde vägen en kraftig vänstersväng, som vi närmade oss i knappt 60 km i timmen. Då plötsligt, som ur tomma intet, kom plötsligt en stor turistbuss emot oss med halva busskarossen på fel sida på den smala vägen. Det fanns bara inte plats att mötas. Artikelförfattaren styrde instinktivt mig åt höger under det att han trampade hårt på bromsen. Bakbromsarna på mig låstes plötsligt före bakbromsarna och jag kastades med min bakdel ner i dikesslätten. Sen var allt över på en tiondels sekund. Bussen var borta och inte stannade den heller, trots att den borde sett vad den orsakat. Men av någon outgrundlig anledning kom jag upp ur diket och kunde fortsätta min färd på den slingrande asfaltsvägen. Min fosterfar var sig inte lik den dagen och inte heller hans fru. Det här var ju en hårmsån från en säker död. Veckan efter plockade man ner bakbromsarna på mig och kunde konstatera att bromsbackarna hade



*I Kims ena garage finns den största delen av hans bilsamling. Under sina många år som röntgenläkare i Köpenhamn har han känt att han måste ha något att syssla med på den lilla fritid som funnits. Så det fick bli att spara i cabbar av olika sorter. Tre Corvetter finns i stallet för närvarande och det skulle nog gärna kunna vara fler, gärna lite nyare, om det inte vore för de fruktansvärt höga registreringsavgifterna i Danmark. Räkna med att t ex få betala tre gånger så mycket för en C5:a jämfört med i Sverige för att få den färdig för gatan. Kan vi ana att Kim är svag för vita cabbar?*

monterats fel av någon tidigare ägare. Den ena bromsbacken är ju längre än den andra och de skulle ha monterats tvärs om och det kanske var en bidragande orsak till bakbromslåsningen. Men det kanske samtidigt hjälpte till att få ner mig i diket illa kvickt så att vi kunde undvika kollisionen. Hur som helst satte denna händelse sina spår hos mina fosterföräldrar, då de beslutade sig för att sälja mig och köpa en något modernare Corvette med skivbromsar (ja först reparerade man ju mig, naturligtvis).

#### **Nu blev jag kallad "Gammeldansken"**

1999 kom en dansk läkare vid namn Kim Larsen och tittade på mig och bestämde sig omgående att han

skulle ha mig och så fick det bli. Så efter 38 år fick jag åter flytta till ett annat land, nämligen Danmark. Nu har jag varit i Kim och Lisbets ägo i 10 år och nu vill jag gärna berätta hur det har varit att vara fosterbarn hos dem.

I ungefär fem år körde de med mig som jag var och jag fick åka minst en gång om året till Sverige för att hälsa på mina förra fosterföräldrar och åka Residensrallyt. Kim sätter det i en ära att åka nercabbat i nästan alla väder.

#### **Nu var det dags att renovera mig för andra gången**

Efter drygt 30 år sen den första renoveringen var det dags för att se över mig igen. Jag skulle återfå kraften i maskineriet och Kim ville att

jag skulle återbördas till min födelsefärg Horizon Blue.

Min motor och växellåda lyftes ur och sattes i en pall för en kommande originalreovering någon gång i framtiden. Jag fick i stället en helt ny crate engine (ny motor i pall) med lite fler hästkrafter än när jag var nyfödd. Nya förgasare och insug monterades också. Växellådan ersattes med en helt ny 5-växlad växellåda, som både bidrar till tystare gång och sänkt varvtalet vid landsvägskörning.

Karossen fick en välbehövlig renovering med slipning, lagning av småsprickor och spackling och den fick stå ca ett år innan den fick den ljusblåa originalkulören sprutad igen. Resultatet talar för sig självt. Visst säger många att "All Corvettes are red", men vem kan motstå den ljusblåa kulören Horizon Blue.

#### **Massor med lekkompisar i garaget**

Tro inte att jag behöver stå ensam och övergiven i garaget. Nej då, Kim älskar

bilar, särskilt de lite äldre och han föredrar först och främst öppna bilar. Corvetter har han tre stycken, där jag nog är kelgris nummer ett. Sen finns det andra älskarinnor i garaget, kolla in alla bilderna.

Jag vill till sist avsluta med att säga att jag levtt ett hektiskt liv med mina ca 25 fosterföräldrar och två renoveringar. Nu känns det skönt att fira min 50-årsdag i Danmark hos Kim och Lisbeth. Äntligen är jag en riktig Gammeldansk.

## **Kim's Choice ... En studie i blått**



