

Målarns Corvette - en tripp

”Målarn59 ” känner väl många igen från vårt forum. Hans riktiga namn är Michael Eriksson (medlems # 75) från Bålsta. Vi presenterar i det här reportaget storn om Målarns svarta 1969 Corvette cab

ETT REPORTAGE GRUNDAT OCH FÄRGLAGT AV MÅLARN OCH SVEMPA. JANNE S HAR STÅTT FÖR FINSLIPNINGEN.

Mitt intresse för amerikanska bilar och V8:or har väl funnits sedan jag var en liten parvel. Det var i början av 70-talet, som det blommade upp ordentligt, när körkortsåldern infann sig.

Jag köpte min första jänkare redan som 19-åring, en 1965 Pontiac Le Mans och därefter blev det en El Camino från 1959.

Den första Corvetten inhandlades 2004 och det var en svart (naturligtvis) 1975 coupe. Den lackade jag om och gjorde allt underarbete på, vilket tog en hel vinter av slipning och spackling (en hiskelig lång tid).

På motorsidan investerade jag i en färdig bottendel, en strokad 383 från 2006 och jag skickade också efter aluminiumtoppar och lite annat godis från USA. Men tyvärr fick jag det aldrig att lira ihop ordentligt.

Så den bilen såldes för att kunna inhandla en Corvette med kromade stötfångare både fram och bak. Jag tyckte att det spelade ingen roll vilken årsmodell det skulle bli av 1968-72, men det skulle definitivt vara en med fin lack, för det jobbet ville jag inte göra en gång till, jag hade ju precis gjort klar 1975:ans lackering.

Allra helst en triple black

Men det var viktigt att det blev en cab och den skulle allra helst vara triple black (= svart lack, svart inredning och svart sufflett). Det blev mycket kikande på annonser i Sverige, men hemmavid verkade det vara ett dåligt utbud.



pelstudie i svart



Så såg jag en annons på en 1972 cab i Ystad och jag bestämde omedelbart tid för att åka dit och ta en titt. Jag tog bruksbilen och stack ner till Skåne i början av vintern 2006, men tyvärr, det var inte riktigt vad jag ville ha.

Det är en exakt sådan som jag vill ha

När jag kommit hem igen åkte jag över till en kompis i Bålsta som handlat lite med bilar från utlandet för att få lite tips. Han visade mig lite olika sökvägar på nätet och den första bil han fick upp var en jättesnygg trippel black Corvette. Då utbrast jag, den där Corvetten är ju exakt en sådan som jag vill ha.

Så vi sände iväg ett mail med frågor om Corvetten och om det möjligtvis gick att göra något på priset, men tyvärr kom det ett blankt nej till svar.

Vi fortsatte att kika på nätet, på USA-bilfirmor och på Ebay, många turer fram och tillbaka blev det, men jag kunde inte släppa tanken på den där svarta skönheten som jag hade sett.

Så efter lite funderande bestämde jag mig för att skicka ännu en trevare, denna gång med ett bud till

USA-firman. Jag tog även med lite krav på bl a montering av bromsservo, vilket saknades på bilen. Man svarade att det bud jag hade gett kunde dom visst inte godta, men till slut efter en massa förhandling så blev vi äntligen överens.

Men hur skulle jag göra nu då? Jag är i Sverige och Corvetten är i Californien i USA. Jag tog kontakt med min vän Krippa på Rod & Custom, som jag kände sedan förut och frågade honom om råd hur jag skulle göra. Han sa att han hade en svensk kontakt där borta som kunde åka och kika på bilen och meddela oss så den var ok som dom säger.

Affären gick nu i lås

Sagt och gjort, Krippas kontakt åkte till firman, kollade in Corvetten och slog ner på lite smågrejer, som skulle rättas till. Affären gick nu i lås och gjordes upp i februari 2007. Kontakten kollade samtidigt att det fanns glykol i kylarn, sedan transporterades Corvetten till en av Krippas containers. Jag passade även på att skicka med en hel del delar samtidigt.

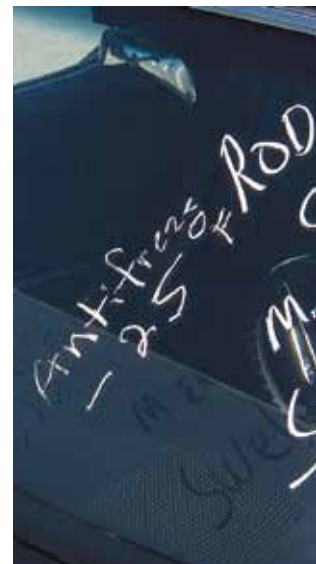
Så i april 2007 inträffade den stora dagen då leveransen av containern med stort C anlände. Krippa ringde och sa att jag skulle omedelbart komma ner till firman, för nu var det dags att öppna containern.

Jag kastade mig i bilen och körde nästan som en



Ovan, fotograf Svempa lyckas inte speciellt bra att vara anonym. Nedan ser vi Målarns signum på huven.





galning (näja, men spännande var det allt). Nu var det bråttom, det var faktiskt en container som precis skulle nedkomma med en Corvette. Ni vet hur det är, nästan som om frun skulle föda. Okej, damerna och vi karlar kan ju inte föda, men att få en Corvette utbaxad ur en container från USA, den känslan är nog det närmaste vi kan komma.... vilka förväntningar.

Till slut kom jag fram och där stod containern och väntade på mig. Man öppnade dörrarna, först lite på glänt för att trigga mig (vadå, som om jag redan inte var totalt triggad redan), sedan på vid gavel och där står den - längst in av alla bilar. Jag trodde inte att man skulle tycka att en halvtimme skulle kunna vara så lång.

Men så till slut, så rullades skönheten ut från containern. Triple black, vad den blänkte i vårsolen, och kolla, det gick perfekt ihop med de mattsvarta sidepipes som satt på. Uppstart utan problem och vilket sound jag fick höra, ingen dämpning var det här inte.

Väl framme i Sverige så måste Corvetten regbesiktigas, så jag frågade Krippa, som hade vanan inne, om han kunde fixa regbesiktningen åt mej. Det gick utan problem.

Den första sommaren kördes bilen som den levererades

Den här första sommaren kördes bilen precis som den levererades från USA, allt för att lära känna den och få klarhet i vad jag ville göra med den. Det visade sig vara en bra grej. Mitt beslut att köpa en bil som såg bra ut på ytan kändes helt rätt då och den känslan sitter kvar än i dag.

Corvette hade en helt godtagbar lack, en helt ok inredning och en ny cab var monterad när den kom till Sverige.

Jag bestämde mej redan under första sommaren att

jag skulle lägga ner min strokade 383 motor i bilen. Så på hösten 2007, när åksäsongen var över lyfte jag ur motorn ur bilen. Jag bestämde mig även för att jag skulle renovera hela framvagnen när motorn ändå var urplockad. Det blev en helrenovering från torpeden och framåt med allt vad det innebar, dvs ner med allt och bort med allt.

Tur att dollarkursen var så låg för jag lade en stor order i oktober 2007 hos en firma i USA och instruerade firman att skicka allt till en av Krippas containrar, som stod i USA. Jag passade även på att bli beställa par Hooker kromade sidepipes.

Problem med containrar

Tyvärr gällde det omvända ordspråket, "Inget gott som inte har något ont med sig", för då dollarkursen var så attraktiv fanns det inte några containrar att uppbringa i den omfattning som behövdes. Dessutom var det sådana köer att få varor utskeppade från USA, så blev det kaos i hamnarna. Därför fick jag vänta ända till april 2008 innan delarna anlände till Sverige. Det bidrog till att Corvetten blev stående större delen av försommaren.

Den andra bidragande orsaken till att halva körsäsongen gick i stöpet var att min strokade 383 motor, som jag inte fick någon ordning på, visade sig vara fel ihopmonterad redan innan jag köpte den. Så en vän, som kallas Lusen monterade isär motorn och bytte lagren som var helt nerslitna. Samtidigt bytte han kamaxeln och lite andra motordelar, som visade sig vara felaktiga.

415 hästkrafter ur den lilla smallblockar'n

Efter ihopmonteringen bar det av till Mats Appelgren för injustering och bromsning av motorn. Han lyckades locka fram 415 hkr ur den lilla smallblockaren



(nåja, 383 är väl inte så litet?). Dessa 415 hkr var med lågkompressionskolvar, vilket jag ångrar i dag att jag inte bytte ut, när allt ändå var isärmonterat. Men jag får väl trösta mig med att man ska ju ha kvar ett antal saker att önska sig och se fram emot.

Så var det dags att blåstra och lacka alla lösa delar och att borsta, slipa och lacka alla fasta delar.

Ytterligare en massa saker fixades. Nya polly bussningar monterades i framvagnen, elsystemet och alla vakuumslangar byttes ut. Hela rubbet fixades, det som inte renoverades köptes nytt.

Vidare monterades stålomspunna bränsle- och bromsslängor. Jag passade också på att söka efter en LT1/427-huv till Corvetten, för det blev för trångt med originalhuv efter motorbytet. Det visade sig

att dessa huvor inte växer på träd, men jag fick tag i en huv som det var sönderbrutna mutterstycken på. Den lagades och lackades i Corvetten svarta färg.

Krångel med vevhusventilationen

Corvetten kom så äntligen ut ur garaget sent den sommaren. Jag fick problem med oljeläckage, motoroljan trycktes ut på det ena stället efter det andra. Det visade sej att boven i dramet var vevhusventilationen. Så tyvärr, den sommaren blev det inte mycket åka av med bilen, men det känner ni säkert igen ni som renoverat, att det blir mycket justeringar och fixningar innan allt rullar problemfritt. Så vintern 2008/2009 kändes inte suget att mecka så rusligt påträngande.

Det blev nästan ett helt sabbatsår innan jag gav

De tre större bilderna överst visar det färdiga skicket på Målarns Corvette våren 2011: Vi ser från vänster den helsvarta inredningen, i mitten nya kromade Hookers side pipes i vacker kontrast till den - naturligtvis - svarta lacken och till sist det stylade motorutrymmet i rött, krom och (naturligtvis) svart. Kan det bli häftigare?

Bilderna till vänster visar hur Corvetten lastas ur containern från USA. Vi ser också att Corvetten levererades med ny svart(!!) sufflett och (suck) mattasvarta side pipes. Det enda svarta som deletats är väl de svarta side pipesen till förmån för ett par kromade. Målarn, vi förlåter dig för detta. Vi ser också att bilen ska till en Mr Ericson, Sweden och att det tydligen är en Rod Custom som fått lite Antifreeze påfyllt. Verkligen coolt!



mej i kast med ett läckande oljetråg, jag vet knappt hur många gånger tråget åkte ner och upp. Men det slutade med att jag beställde ett nytt tråg från USA och jag passade samtidigt på att införskaffa mej en ny aluminiumkylare, då den gamla kylaren hade fått för sig att gå varm vid kökörningar och crusingar.

Sen tog jag också tag i jobbet att få ordning på vevhusventilationen och det visade sej till slut att "breatherna" var igenkorkade av slagg och olja.

Det blev väldigt varmt om fötterna

Så kom vintern 2009/2010 med några fler fixningar. Jag upplevde att det blev väldigt varmt om fötterna på golvet, främst under högsommardagar (det är du inte ensam om, red anm). Så nu skulle det problemet isoleras bort. Hela inredningen revs ur, golvet isolerades underifrån och uppifrån och växellådstunneln kläddes med folie.

Även elsystemet renoverades ytterligare lite till och hastighetsmätaren med original milesmätare lämnades in till Jan-Erik Heikefelt för att anpassas till kilometervisning.

När ändå en hel del var urplockat från instrumentbrädan passade jag på att installera en ny stereo i bilen. Det visade sig att det satt en eftermarknads kas-

set/stereo monterad, en med en lågnivåingång, så jag köpte och installerade cd-växlare, som sköts med en fjärrkontroll. Jag passade även på att införskaffa mig en bättre begagnad instrumentbräda, som lackades i rätt färg (svart, naturligtvis)

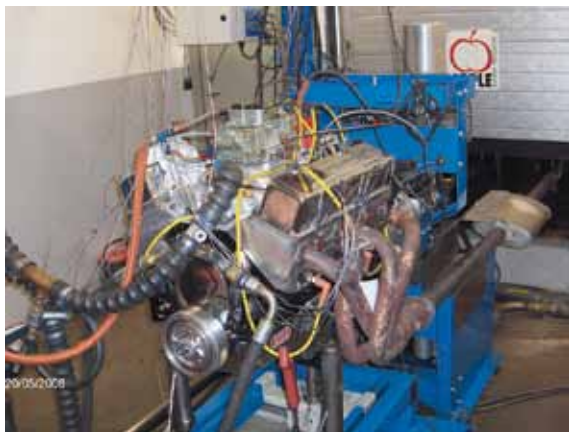
Vintern 2011 fixades bakvagnen

Så blev det vinter 2010/2011. Nu var det bara bakvagnen kvar att renovera, vilket jag direkt förstod att det skulle bli det stora vinterprojektet. För det krävdes specialkunskaper och specialverktyg, så nu var jag tvungen att be om en hjälpande hand. Som tur var, så har jag fått en del vänner genom åren tack vare corvetteintresset (det känner vi igen). Så jag tog kontakt med Svempa, även känd som Mr sixpack för många på forumet.

Så en lång lista på delar som skulle beställas mailades till USA. Sen va det bara att riva ner hela bakvagnen med allt vad det innebar. Svempa tog hem dom delar som behöver pressas ur bussningarna och lager, därefter skickades alla lösa delar iväg till blästring och lackering. Sen var det också en hel del jobb med att slipa och borsta allt som inte gick att ta bort, för de delarna skulle också lackeras.

Efter att jag hämtat upp delarna från blästerfirman,





Några olika skepnader på Corvettemotor. Motorn överst till vänster är den 350 som satt i när Corvetten levererades från USA. Den motorn urmonterades till förmån för Målarns 383 small block, som nu var helt i ordning efter lite justering och bromsning hos Mats Appelgren. 415 kusar var väl inte helt fel? Till vänster är motorn klar för i montering i Corvetten.

så pressade Svempa i nya pollybussningar i stället för de gamla av gummi. Tanken plockades också ner och vi tryckte ut några bucklor innan den lackades silver/grå. Ett nytt elsystem för

bakpartiet monterades också.

För att få lite styvhet i bakvagnen passade vi även på att montera en ny krängningshämmare, vilket visade sig vara en bra ide.

Hjullager byttes både fram och bak och stöddämlarna återmonterades för dom var ju redan bytta 2008.

Det som inte bytts ut har renoverats

Så när våren 2011 kom hade jag i stort sett fått klart med den rullande renoveringen, som jag inledde hösten 2007.

Det som inte bytts ut på Corvetten har renoverats och återmonterats. Självklart finns det alltid saker kvar att göra, men det blir nog bara en del uppdateringar. På önskelistan står kuggstångsstyrning, tilt och teleskoprattstång samt lite annat smått och gott..

Det ska ju nämnas att jag är ingen bilmekaniker men har man goda Corvettevänner och brinner för sitt intresse så brukar det mesta fixa sig.

