





# CM pristermometer

Pristermometern är skriven av Janne S. Visst källmaterial från Corvette Enthusiast, Corvette Fever och [www.blocket.se](http://www.blocket.se) har bearbetats.

**Vad kostar en Corvette? Hur mycket skall jag betala för min drömc Corvette? Vilket pris skall jag sätta ut när jag annonserar ut den? Vad kostar den i USA? Vilka fällor finns vid USA-import?**

Det är många frågor man ställer sig vid köp och försäljning av en Corvette. Jag tror att det finns ett stort intresse för en pristermometer, där vi tar "tempen" på priserna för Corvetter till salu och där vi också blandar med generella köptips. Grundtanken med denna pristermometer är att det är Du, käre läsare, som själv skall dra dina egna slutsatser vad en viss bilmodell kan vara värd vid en försäljning. Som var och en förstår går det inte i dessa turbulenta tider att ta fram en exakt prislista och det är inte heller det som är meningen. Den här artikeln har jag tänkt mig att vara en guide innan du ger dig ut i corvetteträsket med avsikt att inhandla eller sälja en begagnad Corvette. Observera att artikeln är uppdelad i två stora avsnitt, först redovisas den svenska corvettemarknaden och därefter den amerikanska. Sen är det väl också så att man kan ha många värderingar och synpunkter på vad en Corvette är värd. Har ni synpunkter på artikeln, som ni vill framföra, skicka gärna dessa i mailform till mig, så kan jag redovisa dessa i ett kommande nummer av CM. En seriös

diskussion om hur vi värderar våra Corvetter välkomnas.

## Priser på den svenska marknaden

Eftersom de flesta svenska bilhandlare använder [www.blocket.se](http://www.blocket.se) och [www.bytbil.com](http://www.bytbil.com) för att få en uppfattning hur marknaden ser ut, så gör jag detsamma. Urvalet är gjort från säljannonserna publicerade på blocket under oktober månad och täcker ungefär två månader bakåt. Vad gäller valutorna i början av oktober då jag gjorde utvärderingen, så stod dollarn i ca 7 kr, Euron i ca 10,20 kr och pundet i ca 11,30 kr. Pristermometern redovisar endast snittpriser och snitt på uppgivna miltal där det har varit möjligt att inhämta underlag. För C6 redovisas priser och miltal årsmodellvis, för C5, C4 och C3 och redovisas priserna och miltalet inom ett utvalt årsmodellspann. Notera också att prisredovisningar är färskvara. De snittpriser som redovisas är begärda priser varför det slutliga priset av naturliga skäl inte kan framgå. Erfarenhetsmässigt kan en prutning på ca 10 % vara rimligt, men det beror ju ytterst på dig som köpare hur duktig förhandlare du är. Och är du en driven försäljare har du kanske redan lagt på de där 10 procenten för att ha något att pruta på. Inse verkligheten, begagnad bilhandel handlar inte om fasta priser utan handlar om att själv vara en god förhandlare.

Vi utelämnar renoveringsobjekt och skadade/krockade bilar. I statistiken finns Corvetter från normalt bruksskick till mycket fina entusiastcorvetter från både handlare och privatpersoner. Miltalets inverkan på priset minskar naturligtvis ju äldre en Corvette är och i stället tar skicket och utrustningsnivån över som de viktigaste faktorerna.

## Drömc Corvette eller mardrömc Corvette

Kontrollera alltid en bils historia och dokumentation (kvitton, ägarhandlingar, servicehistorik, tidigare krockskador etc). Var observant på att det inte är en bil med tidigare vattenskador eller en bil med "Salvage title". Om möjligt kontrollera uppgifterna med föregående ägare. Tänk på om du köper en bil med ett stort reparationsbehov, så kan summan av priset du gett och reparationskostnaderna i vissa fall överstiga priset för en fin felfri Corvette. Flera av klubbens annonsörer är välrenommerade handlare av både nyare och äldre Corvetter. Det är alltid du själv som skall försöka få det mesta för dina surt förvärvade pengar och det gäller att vara noggrann och påläst så att drömc Corvetten inte blir mardrömc Corvetten.

## Gula tabeller redovisar den svenska marknaden

Tabellerna och tipsen i de gula tabellerna är CM's pristermometer för den svenska marknaden. Observera att statistik ändå alltid är statistik och att det är inga exakta priser utan snittpriser som redovisas här. Priserna har varit stabila sista året med hänsyn till dollarns uppgång. Priserna redovisas i 1000 kr, dvs lägg till tre nollor så har du det "exakta" priset. Tänk på att den gamla sanningen fortfarande gäller "att en bil endast är värd det en köpare är beredd att betala vid ett visst tillfälle." Håll till godo.



**Funderar du på att köpa en begagnad Corvette?**

# Den svenska marknaden



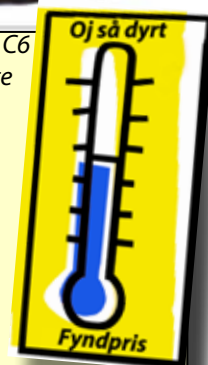
C6	Miltal snitt	Snittpris	Anm	Aut-man	Privat	Hand-lare
2008					3	12
Coupe	820	512	54 st nya	4-3		
Cab	830	520		4-0		
Z06	790	657				
2007					6	12
Coupe	2350	397	1 st ny	7-4		
Cab	2220	460		2-1		
Z06	1763	599				
2006					5	8
Coupe	2275	426		3-2		
Cab	1815	488		3-2		
Z06	1133	551				
2005					12	14
Coupe	4022	332		11-7		
Cab	4351	411		6-2		

Det kan vara rimligt att en Corvette C6 skall vara prisreducerad, om den inte är utrustad med

- el-cab (ca 10.000 kr.)
- HUD (Head Up Display) (med ca 10.000 kr)
- inte har fungerande navigation med ca 5.000 kr, vanligt på USA-import
- är nyare än tre år och inte har fabriksgaranti (ca 10.000 kr per år).

Bristfällig dokumentation (saknad servicebok (vanligt med USA-import, inga kvitton samt oklara ägarhandlingar) sänker också priset. Det är upp till köparen att kontrollera detta. Automat eller manuell är upp till köparen att avgöra.

Det är mycket individuellt att värdera eventuella pristillägg för stylade och customiserade bilar. Observera att vissa modifieringar kan strida mot bestämmelserna för ett svenskt helbilsgodkännande och kan därför ge problem vid kontrollbesiktning. Bristfälligt modifierade belysningar, blinkers etc. tillsammans med ej monterad strålkastarspolning kan ge problem vid en besiktning. Räkna ut kostnaderna för att montera korrekt belysning och strålkastarspolning. Tänk på att kostnaderna för att bygga om USA importerade Corvetter till svenska krav kan ibland bli höga och reducera den eventuella



"vinst" man har kalkylerat med.

Krockade, vattenskadade Corvetter samt bilar som i USA haft s.k. "Salvage Title" (registreringsbevis för skrotat fordon) går inte att passa in i pristermometern. Begär alltid carfax vid USA-import (motsvarande). En Europabil är vanligtvis betydligt bättre utrustad än en USA-import. Europabilar är oftast fullutrustade och Z51-paket ingår (utom för bilar med Selective Ride Control). Kolla noga alla option innan köp. Däcken bör ha minst 50% slityta för att inte det skall sänka priset ytterligare. Priset på däck i originaldimensioner varierar mycket beroende på fabrikat.

C5	Miltal snitt	Snittpris	Anm	Aut-man	Privat	Hand-lare
2001 - 2004					31	24
Coupe	5800	265		19-8		
Cab	6940	295		17-6		
Z06	6900	291	4 st			
1997- 2000					18	13
Coupe	9000	220				
Cab	8500	263				

Det mesta som gäller för C6 ovan gäller generellt även för C5. 2000 och 2001 kom olika uppgraderingar på C5-modellen, vilket eliminerade barnsjukdomarna. Active handling systemet omarbetades 2001 och en något starkare motor kom. Uppgraderingarna höjer värdet jämfört med tidigare årsmodeller.

1999 kom Head Up Display. Det kan vara rimligt att reducera priset för Corvetter som inte är utrustade med det tillbehöret något. Cabmodellen kom först 1998. C5 finns både i Europautförande och i USA-utförande. Liksom med C6 finns det USA-versioner som är mycket magert utrustade, som därför bör vara billigare.

Z06-versionen av C5 är tämligen ovanlig i Sverige. Kontrollera att modellen är registrerad rätt. 2001 hade Z06 385 hkr och 2002 blev motorn uppgraderad till 405 hkr. Förväxla inte Z06-modellen med Hard Top-modellen som kom 1999, det är två helt olika

Corvetter även om de är snarlika i utseendet. Coupén som hänvisas här är modellen med avtagbart tak. Vårt är att kolla upp att inte felmeddelandet "Service Column lock" finns på din display, vilket är ett generalfel på C5 och bör åtgärdas omgående, så att rattlåset inte låser sig vid körning. Det var en garantiåtgärd i USA men ej i Europa.

C5 modellerna importerades oftast från Tyskland innan Euron sköt i höjden. Många tyska importörer har rullat hårt på autobahn och man bör vara uppmärksam på skicket på automatlåda och bakaxel på dessa bilar. Kanske C5 modellen är den populäraste av alla corvettemodeller att importera då den är både tillförlitlig, snabb med utomordentlig väghållning och vacker att se på.

<b>C4</b>	Miltal snitt	Snitt- pris	Anm	Aut- man	Privat	Hand- lare
<b>1992 - 1996</b>					15	3
Coupe	12600	126		9-4		
Cab	8500	192		4-1		
<b>1988 - 1991</b>					15	6
Coupe	9900	104		14-2		
Cab	14100	105		5-0		
<b>1984 - 1987</b>					17	5
Coupe	9100	101		11-5		
Cab	12300	107		6-0		

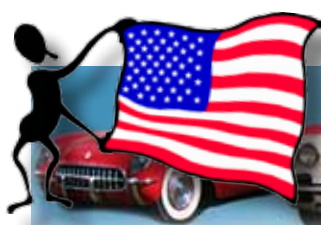
En del som gäller för C6 och C5 kan vara tillämpligt även på C4. C 4 finns som både i Europautförande samt som USA-import. Ett fåtal bilar var svensk-sålda fram tom 1990. Även bilar avsedda för Japan kan finnas till salu.  
1986 kom cabmodellen tillbaka efter att varit nerlagd från 1976. Uppgraderingar gjordes bl.a. 1988 (bromsar mm), 1990, 1991 (kaross) och 1992 kom LT1-motorn.  
Under 1990 till 1995 tillverkades den relativt sällsynta ZR1 modellen med en motorstyrka från 385-405 hk. De värderas regelmässigt högre, men var försiktig med bilar som har gått långt. Reservdelsmotorer till ZR1 är synnerligen svårt att få tag i. Ingen prisstatistik finns eftersom så få exemplar finns till salu. På C4 Corvetter som gått långt, se upp med oljeläckage, slitna spridare, trasig luftmängdsmätare. På LT1-motorn skall man se upp med fördelaren (optisparc), som är mycket fukt känslig och kan skadas om vattenpumpen börjar läcka.  
Modellen har ett ganska trångt fotutrymme, så se upp med slitna inredningar, både på mattor, stolar och dörrsidor. Rost är inget problem, då chassit är av aluminium. En oskruvad C4 i originalskick med låga mil ger väldigt mycket Corvette för pengarna. Det börjar emellertid bli svårt att hitta kaross- och inredningsdetaljer vid en renovering. 1996 fanns en uppgraderad motor, som heter LT4 och den kunde endast fås med manuell växellåda. Jubileumsmodellerna "Collector Edition" i Sebring silver och Grand Sport modellen från 1996 är extra åtråvärda. Grand Sport modellen i coupeutförande tillverkades i 810 ex och cabutförandet tillverkades bara i 190 ex.

<b>C3</b>	Miltal snitt	Snitt- pris	Anm	Aut- man
<b>1976 - 1982</b>				
Coupe		125		3-2
<b>1973 - 1975</b>				
Coupe		160		2-5
Cab		163		1-2
<b>1968 - 1972</b>				
Coupe		220		4-2
Cab		248		2-5

C3 betraktas av många som den klassiska Corvetten. Den finns i många modellutföranden. För att prissätta och betala rätt för en C3 måste man vara ordentligt påläst på modellutbudet och alla utrustningsalternativ för att överhuvud taget kunna göra ett förnuftigt köp.  
Till skillnad mot C4-C6 så är här rostent nog modellens största fiende. C3 är tillsammans med modellerna C1-C2 bilar med ramkonstruktion i stål. Det är ovanligt att så gamla bilar (de är ju i alla fall 30 till 50 år gamla) är helt rostfria om de inte genomgått renovering. Rosten hittar man främst i ramen i anslutning till hjulhusen. Även vindruteramen kan vara helt sönderrostad. Det är mycket kostsamt och arbetskrävande att sära på ram och kaross för att renovera dessa skador. Karossens glasfiberkonstruktion brukar också ofta vara sprucken, både i skarvar och på andra ställen. Glasfiber materialet är mycket skörare än den "plast" som finns på de nyare C4-C6 modellerna. Här kan man med fog säga att om man inte har en fet plånbok och/eller goda renoveringskunskaper så är det billigare att köpa en renoverad C3 än en med rostig ram och vindruteram. Sen ett annat tips, var försiktig om du tänker köpa en nylackad C3 (gäller de flesta corvettemodeller). Eftersom plastrenovering är extra känsligt finns det alltid extra risk för sjunkningar i nya lackeringar. Om du inte har sett hur Corvetten såg ut innan lackering bör du vara mycket misstänksam annars kan det stå dig dyrt efter ett par år om du har otur.  
C3 modellen fanns mellan 1968 och 1982. 1968 års modell är udda i den bemärkelsen att den är lite av en 67:a med 68:a års kaross. Således är det extra svårt att hitta delar till en 68. Modellerna 68-72 anses av de renläriga som de mest attraktiva årsmodellerna pga av att de har kromkofångare i både fram och bak. Modeller med big block motorer i olika utföranden (68-74) höjer värdet avsevärt. Bilar i renoverat originalskick (s.k. matching numbers bilar) har ansetts som de mest värdefulla. Trenden med att renovera en C3 med modernare drivlina har blivit allt populärare. De riktigt dyra originalrenoveringarna har i Sverige fått en begränsad kundkrets, då ägarna av dessa helrenoverade pärlor knappt vågar åka med dem i trafik av rädsla för skador och slitage. En C3 köper man idag från ca 100.000 kr till ca en miljon kronor.

<b>C2</b>	Snitt- pris	Anm	Aut- man	<b>C1</b>	Snitt- pris	Anm	Aut- man
<b>1963- 1967</b>				<b>1953- 1962</b>			
Coupe	ca 350			Cab	ca 450		1-2
Cab	ca 450		1-2				

C2 fanns mellan 1963 och 1967 och är den första Sting Ray Corvetten. Chassit på en C2 är i stort sett likadant som på C3 varför man vid ett eventuellt köp kan läsa under C3. De absoluta höjdpunkterna är bl a 1963 Split Window, 1965-67 Big Block, som värderas högre än tabellerna.  
C1 eller "Solid Axel" som den också kallas har stel bakaxel och är kanske de vackraste designmässigt av alla gammalcorvetterna. Någon 1953 finns mig veterligt inte i Europa, men ett par 54'or finns i Sverige. Prisbilderna på dessa gammalcorvetter får man bäst genom att studera de amerikanska priserna och dollarkursen. Dessa modeller är mest värda i kronor och ören i originalskick, men du som köpare får själv värdera en icke originalcorvette.



# Den amerikanska marknaden



De amerikanska corvetteentusiast-tidningarna Corvette Enthusiast och Corvette Fever kommer med jämna mellanrum ut med köptips och prisguider till sina läsare. Man måste dock ha klart för sig att i det amerikanska samhället är pengar och investeringsvärdet djupt involverat i intresset för Corvetter, framför allt för de äldre modellerna. Till skillnad från oss svenskar, där de allra flesta har en Corvette som en entusiastbil för att trivas med, så har många amerikaner sina Corvetter som rena investeringsobjekt. Därför är man ibland mer fixerade på vad en Corvette är värd i pengar i jämförelse med den glädje man får ut av att äga och köra den. Kanske tycker någon av er att detta är ett alldeles för generellt påstående, men jag hävdar att det skiljer i värderingar (både i pengar och nöjesfaktor) mellan många amerikaner och oss svenskar.

## Ljusblå tabellerna visar den amerikanska marknaden

I de ljusblå tabellerna redovisar jag priserna på den amerikanska marknaden, som det såg ut i somras. I USA klassar man in Corvetterna i tre klasser, **Fair**, **Good** och **Excellent**. Mer om detta längre fram i texten.

## Vad får den amerikanske konsumenten för köptips inför köp av Corvette C5/C6

Jag börjar med att redovisa de köptips som tidningen Corvette Fever ger sina amerikanska läsare inför ett eventuellt köp av Corvette C5/C6, eller som man säger "Everything you need to know to buy your next Corvette C5/C6":

## Har Corvetten varit krockad

Den första och kanske viktigaste



C1 1953-1962. Priser i \$				
År	Modell	Fair	Good	Excl
1953	Roadster	106500	155000	256700
1954	Roadster	41875	69800	120000
1955	Roadster	48125	77000	135000
1956	Convertible	20825	37225	67000
1956	Convertible 265/225	21625	39350	70825
1957	Convertible	21275	38000	68400
1957	Convertible 283/245	23600	42175	75900
1957	Convertible 283/250 fi	26000	46600	83875
1957	Convertible 283/270	23600	42950	77300
1957	Convertible 283/283 fi	30850	55125	99225
1958	Convertible	19875	35500	63900
1958	Convertible 283/245	22200	39675	71400
1958	Convertible 283/250 fi	24675	44100	79375
1958	Convertible 283/270	22650	40450	72800
1958	Convertible 283/290 fi	29450	52625	94725
1959	Convertible	18650	33350	60000
1959	Convertible 283/245	21000	37525	67525
1959	Convertible 283/250 fi	23475	41950	75500
1959	Convertible 283/270	21425	38300	68925
1959	Convertible 283/290 fi	28250	50475	90850
1960	Convertible	18150	33000	59400
1960	Convertible 283/245	20800	37175	66900
1960	Convertible 283/250 fi	23275	41600	74875
1960	Convertible 283/270	21250	37950	68300
1960	Convertible 283/290 fi	28000	50125	90225
1961	Convertible	18675	33350	60000
1961	Convertible 283/245	21000	37525	67525
1961	Convertible 283/270	21425	38300	68925
1961	Convertible 283/275 fi	23475	41950	75500
1961	Convertible 283/315 fi	29000	51950	93500
1962	Convertible	20000	35850	64525
1962	Convertible 327/340	21750	38800	69925
1962	Convertible 327/360 fi	30700	58450	98725



punkten anser man i USA att vara att noga med att kontrollera om bilen varit krockad. Man menar att många frontkollisioner och övriga krockskador inte blir rapporterade till försäkringsbolagen, verkstäder etc. Att därför blint lita på [www.carfax.com](http://www.carfax.com) vågar man inte göra i USA. Man hänvisar även amerikanska köpare till att kontrollera på [www.autocheck.com](http://www.autocheck.com) då kanske en skada som inte finns rapporterad på carfax kan dyka upp på autocheck i stället. På vårt egna klubbforum pratar man mycket om carfax och dess förträfflighet, men inget nämns om autocheck, så här behöver man verkligen se upp.

#### Kolla VIN-numrens placering

Vid en krockskada i fronten på en C5 kan man ofta se VIN-numren bli skadade. Observera att på C5 1998 -2002 är det instansat två stycken VIN-nummer, ett på tvärbalken framför kylaren och ett på högre rambalken, varför det är lätt att kolla om något saknas eller är tilltyglat. På alla övriga C5 och C6 finns VIN-numret instansat på den högra rambalken (i fronten).

Man menar i USA att de vanligaste krockskadorna brukar vara i fronten på Corvetterna. Detta att inte rapportera en skada är väl samma sak som om man i Sverige får en skada på sin bil. Man rapporterar ibland inte till försäkringsbolaget för att undvika en höjd premie, utan i stället gör man upp i godo. Följden blir att skadan kanske inte dokumenteras. Här måste man se upp vid import, då mindre seriösa importörer kanske inte talar om att Corvetten är krockskadad. I stället säger man att man inte vet något om bilens historia och på så sätt friskriver man ju sig från ansvar mot köparen. Se



## C2 1963-1967. Priser i \$

År	Modell	Fair	Good	Excl
1963	Convertible	18600	33250	59850
1963	Convertible 327/340	20300	36250	65250
1963	Convertible 327/360 fi	29250	52250	94000
1963	Coupe Split Window (SW)	21275	38000	68400
1963	Coupe SW 327/340	21275	38000	68400
1963	Coupe SW 327/360	31625	56500	101700
1964	Convertible	16775	30500	54900
1964	Convertible 327/365	18925	33800	60825
1964	Convertible 327/365 fi	25750	46000	82800
1964	Coupe	14550	26000	46800
1964	Coupe 327/365	16400	29300	52725
1964	Coupe 327/375 fi	22100	39500	71100
1965	Convertible	19000	34000	61000
1965	Convertible 327/350	20150	36000	64800
1965	Convertible 327/365	20875	37300	67125
1965	Convertible 327/375 fi	27700	49500	89100
1965	Convertible 396/425	32475	58000	104400
1965	Coupe	17350	31000	55800
1965	Coupe 327/350	18450	33000	59400
1965	Coupe 327/365	19200	34300	61725
1965	Coupe 327/375 fi	24900	44500	80100
1965	Coupe 396/425	28000	50000	90000
1966	Convertible	19875	35500	63900
1966	Convertible 327/350	21000	37500	67500
1966	Convertible 427/390	29450	52625	94725
1966	Convertible 427/425	33000	59000	106000
1966	Coupe	18750	33500	60300
1966	Coupe 327/350	19875	35500	63900
1966	Coupe 427/390	24825	44350	79825
1966	Coupe 427/425	29250	52250	94000
1967	Convertible	20575	36750	66150
1967	Convertible 327/350	21700	38750	69750
1967	Convertible 427/390	32600	58250	104850
1967	Convertible 427/400	38125	68100	122575
1967	Convertible 427/435	45775	81750	147150
1967	Coupe	19875	35500	63900
1967	Coupe 327/350	20975	37500	67500



C2 1963-1967 fortsättning				
År	Modell	Fair	Good	Excl
1967	Coupe 427/390	28200	50400	90700
1967	Coupe 427/400	33375	59625	107325
1967	Coupe 427/435	38225	69500	125100

Förkortningar: SW= Split Window, 427/390 = cui/hp, fi= fuel injection

även upp så att klisterlapparna på förardörren är intakta. Utan dessa kanske det inte går att registreringsbesiktiga Corvetten i Sverige. Se mina tidigare reportage i CM angående USA-import.

#### Kontrollera utrustningsnivån

I USA är vissa option särskilt eftertraktansvärda och höjer priset på C5/ C6 Corvetten. Observera att det inte är ovanligt med "snikbilar" (ursäktat uttrycket), alltså rena basbilar som saknar de åtråvärda utrustningsdetaljerna. Dessa skall normalt vara billigare prissatta. Man räknar här upp options som tvådelad klimatkontroll, minnespaket och Head Up Display, Märkligt nog nämner man inte fabriksmonterad navigation till C6. Det kanske är mer eftertraktansvärt i Europa jämfört med i USA.

För gammalcorvetterna (C1-C3) får man ofta räkna med att betala extra för vissa originaloptions. Extra Hard Top, optionhjul, side pipes (side exhaust) är exempel på dessa. Av tabellerna framgår att optionmotorer (bl a Big Block) och fuel injection (C1 och C2) förhöjer värdet avsevärt. Man rekommenderar att kolla extra noga att dessa motorer är de korrekta eftersom det inte är alltför svårt att med rätt utrustning att stämpla in nya motornummer etc.

#### Fel att se upp med på C5

Barnsjukdomar på C5 att se upp med menar man är:

Oljetryckskontakten på tidiga C5, rattlåset på alla C5, de elektriska modulerna till dörrlås och fönster, sätena blir glappa med åren, popup lyktornas motorer och drev blir slitna, remspän-



C3 1968-1982. Priser i \$				
År	Modell	Fair	Good	Excl
1968	Convertible	9175	16425	31200
1968	Convertible 327/350	10300	18425	35000
1968	Convertible 427/390	12550	22425	42600
1968	Convertible 427/400	13925	24925	47350
1968	Convertible 427/435	19325	34550	62175
1968	Convertible L89	25775	46000	82875
1968	Coupe	7525	13575	25775
1968	Coupe 327/350	8700	15575	29575
1968	Coupe 427/390	10375	18575	35275
1968	Coupe 427/400	12000	29675	53400
1968	Coupe 427/435	16600	29675	53400
1968	Coupe L89	20525	36675	66000
1969	Convertible	9475	16950	32200
1969	Convertible 350/350	10600	18950	36000
1969	Convertible 427/390	12825	22950	43600
1969	Convertible 427/400	14200	25450	48350
1969	Convertible 427/435	19625	35000	63125
1969	Convertible L89	26000	46500	83700
1969	Coupe	7825	14000	26600
1969	Coupe 350/350	8950	16000	30400
1969	Coupe 427/390	10625	19000	36100
1969	Coupe 427/400	12300	22000	41800
1969	Coupe 427/425	16850	30100	54175
1969	Coupe L89	20775	37100	66775





nare och rullar till drivremmen slits ut. Efter ett antal år (runt 10 år) slutar däcksensorerna att fungera då batterierna i dem är av engångstyp. Men kom ihåg att C5 och C6 är driftsäkra bilar som med kontinuerlig service går många mil.

#### Hur kolla prissättning på C5/C6 i USA

I USA rekommenderas att man kollar priset på ebay, men inte att kolla det begärda priset. I stället bör man söka de slutpriser som bilarna sålts för, detta för att få en mer rättvisande prisbild.

#### Färg, växellåda, karossform på verkar priset i USA

När det gäller färg, så är en vit Corvette den mest svårsålda corvettefärgen i USA. De mest populära färgerna däremot (vi talar om C5/C6) är röd, svart och gul, som alla ger lite mer pengar vid försäljning.

Man säger att pewter (blyertsgrå) är mest populärt bland konservativa medelålders köpare (här får CM's reporter nog ha en djupintervju med "the Snake Hill Man" och Håkan Åberg...) och att silver attraherar främst unga köpare.

Bland karossformerna så är cabben generellt mer populär än coupén begagnad, trots att det såldes dubbelt så många kupemodeller som det såldes cabrioletter. Priset kan skilja på ungefär tre till femtusen dollar mellan en coupé och en cabriolet.

Z06/C6 såldes i något färre antal ex än cabrioleten. Z06 modellerna har hela tiden varit eftertraktansvärda och lättsålda. Kanske har Z06/C5 från 2001 med 375 hk motorn varit lite mer trögsåld än de Z06/C5 med 405 hk motor. Detaljerade produktionssiffror för C6 finns på [www.jannsvettar.se](http://www.jannsvettar.se) för den som vill djuploda i alla detaljer.



## C3 1968-1982 fortsättning

År	Modell	Fair	Good	Excl
1970	Convertible	9575	17125	32525
1970	Convertible 350/350	10675	19125	36325
1970	Convertible LT1	13325	23825	45250
1970	Convertible 454 (LS5)	13325	23825	45250
1970	Coupe	8150	16400	27725
1970	Coupe 350/350	9275	16600	31525
1970	Coupe LT1	10975	19600	37225
1970	Coupe 454 (LS5)	10975	19600	37225
1971	Convertible	9200	16425	31225
1971	Convertible LT1	12425	22225	42225
1971	Convertible 454 (LS5)	12425	22225	42225
1971	Convertible 454 (LS6)	37525	67000	120000
1971	Coupe	7450	13575	25775
1971	Coupe LT1	9650	17575	33375
1971	Coupe 454 (LS5)	9825	17575	33375
1971	Coupe 454 (LS6)	27150	48500	87300
1972	Convertible	9475	16950	32200
1972	Convertible LT1	12000	21450	40750
1972	Convertible 454 (LS5)	12000	21450	40750
1972	Coupe	8225	14725	27975
1972	Coupe LT1	9925	17725	33675
1972	Coupe 454 (LS5)	9925	17725	33675
1973	Convertible	7525	13475	25600
1973	Convertible L82	8325	14975	28450
1973	Convertible 454 (LS4)	8925	15975	30350
1973	Coupe	6200	11125	21125
1973	Coupe L82	7000	12625	23975
1973	Coupe 454 (LS4)	7600	13625	25875
1974	Convertible	6975	12450	23650
1974	Convertible L82	7800	13950	26500
1974	Convertible 454 (LS4)	7000	12500	23750
1974	Coupe	5600	10000	19000
1974	Coupe L82	6425	11500	21850
1974	Coupe 454 (LS4)	7000	12500	23750
1975	Convertible	7175	12850	24400
1975	Convertible L82	8000	14350	27250
1975	Coupe	4625	8300	15750
1975	Coupe L82	5475	9800	18600



### Långmilare ingen fara

I USA är man inte oroad av att köpa en C5 eller C6 med många mil på mätaren. Man menar att det är så bra drivlina i de nyare Corvetterna så att man behöver inte vara orolig för slitage eller att motorn skall dra mycket olja. När bilarna rullat 100.000 miles, vilket motsvarar ca 16.000 mil bör man kolla upp att bilarna har servats regelbundet för att det skall vara relativt riskfritt att handla. Har bilen ingen som helst servicehistoria eller korrekt ifyllt servicebok bör man dra öronen åt sig. Observera att C5/C6 Corvetter med ganska många mil utan servicebok finns att handla på blocket, så se upp lite extra här. Man uppmanar också att kolla så att Corvetter, som man misstänker gått långt fast det inte står så på mätaren, inte har bytt mätare. Inte så vanligt, men ändå.

### Många ägare

Att nyare Corvetter i USA kan ha många ägare beror ofta på att de flesta har sin bil på avbetalning/privatleasing. Det är sällan en amerikan köper sin bil kontant. De flesta amerikaner byter därför in sina bilar hos bilhandlare då det är enklare med finansieringen, varför många ägare inte behöver vara ett bekymmer. Lite skiljer sig trenden mot hur vi handlar Corvette i Sverige.

### Att handla från dealer eller bilauktion

Eftersom det är vanligt att handla från en dealer (handlare) i USA ses det också av amerikanen som ett tryggare köp, då man kan få garanti och någon som kanske kan ta lite ansvar för bilen man säljer även om man måste betala



## C3 1968-1982 fortsättning

År	Modell	Fair	Good	Excl
1976	Coupe	4600	8200	15675
1976	Coupe L82	5425	9700	18425
1977	Coupe	4700	8400	15950
1977	Coupe L82	5550	9900	18800
1978	Coupe	4900	8750	16625
1978	Coupe L82	5750	10250	19475
1978	Silver Anniversary	5350	9600	18225
1978	Silver Anniversary L82	6200	11100	21000
1978	Pace Car	7425	13250	25175
1978	Pace Car L82	8250	14750	28000
1979	Coupe	5125	9175	17425
1979	Coupe L82	5975	10675	20275
1980	Coupe	5250	9400	17850
1980	Coupe L82	6000	10900	20700
1981	Coupe	5725	10250	19475
1982	Coupe	6350	11325	21500
1982	Collector's Edition	7325	13125	24925



## C4 1984-1996. Priser i \$

År	Modell	Fair	Good	Excl
1984	Coupe	4625	8300	13925
1985	Coupe	4750	8500	14100
1986	Convertible	5875	10500	17200
1986	Coupe	4850	8700	14250
1987	Convertible	6000	10800	17475
1987	Coupe	4975	8900	14400
1988	Convertible	6200	11100	17750
1988	Coupe	5000	9100	14550
1989	Convertible	6350	11350	19925



försäljarens vinst.

Man varnar från att handla sin drömc Corvette vid en finbilsauktion. Där har man ju ingen chans att få prova bilen innan och köper man så har man gjort det i befintligt skick och får stå sitt kast om det går galet. Alla som kommer till en bilauktion vill ju göra sitt livs klipp vilket tenderar till att driva upp priset. Dessutom får ju både köpare och säljare betala kommission till auktionsfirmorna. Så den stora vinnaren är auktionsfirmorna. Förväxla inte dessa auktioner med bilhandlarauktioner, vilka bara handlare får köpa sina bilar på.

#### Däck

Man säger i USA att det gör inget att handla en C5/C6 med andra däck än de "punkteringsfria" Good Year originaldäcken, vilka man betraktar som svinryda när man skall byta. Det är sällan som amerikanen köper originaldäck, då icke punkteringsfria däck ofta kostar mindre än hälften vad originaldäcken gör och man menar också att bilen går mjukare och att däckens livslängd blir längre. Intressant eftersom trenden verkar gå åt det håller i Sverige också.

#### Är det lönt att importera

Ett av syftena med att jämföra prisbilden i Sverige och prisbilden på den amerikanska marknaden är att kunna bedöma om det är lönt att importera själv från USA med hänsyn till avgif-



Artikelförfattaren hos en typisk "dealer" i Florida. Corvetterna utomhus och överflöd av flaggor är kännetecknande för amerikanska bilhandlare.

## C4 1984-1996 fortsättning.

År	Modell	Fair	Good	Excl
1989	Coupe	5200	9300	14675
1990	Convertible	6825	11800	18400
1990	Coupe	5550	9600	14975
1990	ZR-1	11000	19000	29625
1991	Convertible	7350	12250	18850
1991	Coupe	5875	9800	15000
1991	ZR-1	11700	19500	30000
1992	Convertible	7900	12750	19375
1992	Coupe	6550	10600	16100
1992	ZR-1	12400	20000	30400
1993	Convertible	8375	13100	19650
1993	Coupe	7150	11200	16800
1993	ZR-1	14450	22750	34125
1993	40th Anniversary conv	10600	16600	24900
1993	40th Anniversary coupe	9400	14700	22000
1993	40th Anv ZR-1	16800	26250	39375
1994	Convertible	8825	13400	19825
1994	Coupe	7600	11550	17000
1994	ZR-1	16650	25250	37350
1995	Convertible	9450	13900	20275
1995	Pace Car convertible	15300	22500	32850
1995	Coupe	8000	11900	17350
1995	ZR-1	17675	26000	37950
1996	Convertible	10000	14400	20725
1996	Convertible LT4	11725	16750	24100
1996	Coupe	8575	12275	17675
1996	Coupe LT4	10225	14625	21000
1996	Collector Edition conv	10900	15600	22450
1996	Collector Edition coupe	9450	13500	19425
1996	Collector Edition conv LT4	12250	17950	25825
1996	Collector Edition coupe LT4	11000	15850	22800
1996	Grand Sport convertible	19600	28000	40300
1996	Grand Sport coupe	16100	23000	33100





ter, tull och moms, frakter, handlares påslag mm.

Endast du själv kan göra denna bedömning.

Lägg märke till hur den amerikanska marknaden tar större hänsyn till skicket på de äldre Corvetterna jämfört med i Sverige. Här i Sverige vill säljaren ofta ha lika mycket betalt för ett objekt som för en bil i hyfsat bruksskick.

När det gäller hur mycket man skall betala för en C5/C6 i Europautförande, så är det endast du som kan bedöma hur mycket prispålägg du är beredd att betala för en bil som inte har modifierats i belysningsssystemet.

#### Uppslagsverk

Observera att den här artikeln är att se som ett uppslagsverk och är därför avsedd att täcka över 50 års av corvettehistoria. Allt för att ni skall kunna hitta de modeller som intresserar er. Då blir av naturliga skäl många sidor att bläddra igenom..

#### Hur tolkar man Fair, Good och Excellent

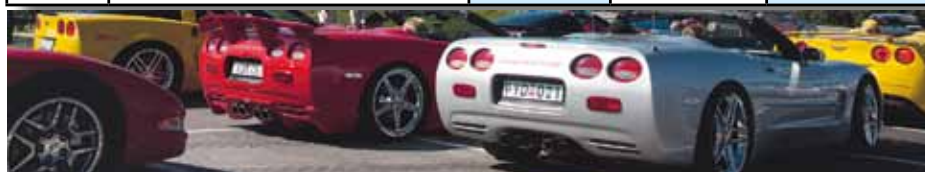
I de ljusblåa tabellerna redovisas priserna på den amerikanska marknaden, som det såg ut i somras. Här klassar man Corvetterna i tre klasser, **Fair**, **Good** och **Excellent**.

#### Fair

Fritt översatt och tolkat till svenska värderingar kan man säga att Fair motsvarar en rullande Corvette i ett ganska dåligt bruksskick. En äldre Corvette som klassats som Fair är oftast dyr att renovera, då den både kanske har rostskador, dålig lack och en sliten drivlina. Endast sällsynta modeller med eftertraktade options och drivlinor är ekonomiskt försvarbara att renovera. Fast är man emotionellt bunden vid bilen kanske man tänker annorlunda. För nyare modeller, främst C5 och C6 är skillnaden mellan klassningarna mindre dramatisk än mellan gamla Corvetter. En Fair C5/C6 är förmodligen

### C5 1997-2004. Priser i \$

År	Modell	Fair	Good	Excl
1997	Coupe	9625	13400	18200
1998	Convertible	12950	17500	23450
1998	Pace Car convertible	16275	22000	29475
1999	Convertible	14150	18625	24575
1999	Hard top	11375	14975	19775
1999	Coupe	11725	15450	30375
2000	Convertible	15150	19425	25250
2000	Hard top	12325	15800	20550
2000	Coupe	12700	16300	21175
2001	Convertible	16150	20200	25850
2001	Coupe	13575	16975	21725
2001	Z06	14600	19000	23525
2002	Convertible	16900	20625	25975
2002	Coupe	14250	17400	21900
2002	Z06	15700	19800	24000
2003	Convertible	19625	23375	28975
2003	Coupe	16800	20000	24800
2003	Z06	18150	22300	26800
2003	50th Anniversary coupe	18475	22000	27275
2003	50th Anniversary con	21575	25700	31875
2004	Convertible	22525	26200	31950
2004	Coupe	19500	22675	27650
2004	Z06	21000	25000	29500
2004	Commemorative conv	24775	28800	36150
2004	Commemorative coupe	21450	24925	30425
2004	Commemorative Z06	22100	27400	31350



en daily driver som körts i alla väder, även i snö och som vårdats som en svensk andrahandsbil. Den kanske inte har någon servicehistorik, har kanske varit garagerad utomhus och kanske också haft en slarvig ägare.

#### Good

Denna kategori har behandlats och vårdats som en bil som vi klassar som gott bruksskick. Den har rullat ca 500 till 1500 mil per år och kan kanske varit en dailydriver i någon solskensstat. Här har ägaren varit mer noga med att vårda och serva Corvetten. En äldre Corvette i den här klassen kan vara en orörd gammelcorvette, som går bra fast samtidigt har ett antal skavanker. Man kan inte begära att allt skall fungera perfekt på dessa bilar utan de kan behöva lite tune up för att bli hyfsade. Bland nyare C4/C5/C6 kan dessa corvetter köpas för ett rimligt pris i USA.

#### Excellent (Excl)

Här är det fråga om bilar som körs/körts lite och definitivt inte utsatts för salt- och vinterkörning. De har förvarats i garage och skötts mycket noga av sina ägare. Bland gammelcorvetterna är detta oftast bilar som renoverats till ett mycket fint skick och därefter körts mycket sparsamt. Man kan konstatera att här har ägarna oftast betalat olika renoveringsfirmor stora belopp för att få en bil i sånt skick att den kan platsa som ett investeringsobjekt och kan kanske ge ägaren en viss vinst vid en eventuell försäljning. Bland nyare bilar, främst C5/C6 kan det röra sig om Corvetter som blivit mycket påkostade eller är en lågmilad "värstingmodell".

Lycka till med prisguiden mellan julgröten och pepparkakorna.

C6 2005 - 2009. Priser i \$				
År	Modell	Fair	Good	Excl
2005	Convertible	28950	32900	39475
2005	Coupe	23625	26850	32200
2006	Convertible	32750	36400	42900
2006	Coupe	27200	30225	35650
2006	Z06	45400	50450	59525
2007	Convertible	36750	39950	46325
2007	Coupe	30925	33625	39000
2007	Z06	50750	55175	64000
2008	Convertible	38625	42925	48925
2008	Coupe	33000	36700	41850
2008	Z06	52325	58150	66300
2009	Convertible		54000	
2009	Coupe		49400	
2009	Z06		74700	
2009	ZR1		105000	



