

I förra numret av Corvettemagasinet fick ni följa ombyggnaden av de två gula C6 corvettorna från Skaraborg. Tore Johansson ("snickarn" i Kvänum) äger den ena och den andra tillhör en annan Skaraborgare. Båda två har valt att modifiera och styla karosserna, fast på olika sätt. Tore är inne på den mer aggressiva linjen och den andre har valt ett något mildare omhändertagande. Tänk att de två Corvettorna kan vara så lika – men ändå så olika.

Helheten avgör resultatet

Innan man börjar borra och/eller sätta kafen i plasten kan det vara klokt att bestämma sig hur långt man vill gå i sina modifieringar, både för

plånbokens och helhetens skull. Det innebär oftast inga problem för de flesta av oss, som uppnått medelåldern i klubben och kanske till och med ytterligare lite mer. Vi har ju oftast ett smakråd i familjen som kan tämja våra heta viljor. Tur är väl det, för resultatet av en lyckad styling och modifiering av en nyare Corvette blir aldrig bättre än det helhetsintryck man får av bilen. I iveren att skaffa sig alla tillbehör och göra allt på den egna Corvetten, som andra har gjort så är det väldigt lätt att få sin Corvette att likna en julgran – i andras ögon. Så hela tricket är att uppnå en väl

avvägd balans i sitt bygge, det är det som ger vad man kallar för ett lyckat helhetsintryck.

Smaken är som baken

Denna gamla klyscha gäller definitivt i bilmodifieringsbranschen. Det som en del tycker är det snyggaste bygget dom någonsin sett och är beredda att sälja sin sjuka mor för att få en lika fin bil kanske någon annan tycker att det var dj-aste jag någonsin sett. Sen har ju alla bilbyggare ett ego. Visst känns det extra skönt och visst mår man oförskämt bra när man får några uppskattande ord om bilen efter vinterns slit och vedermödor. Det kan faktiskt ligga ett litet uns av sanning

GULA FEBERN DEL 2

Text: Janne Strandberg
Foto: Janne och Tore



C6 cabriolet - gul - original hos bilhandlaren



i det som hustrun sa till en bilprovare när hon besiktigade bruksbilen för några år sedan:

Om någon kommer och säger att han har en ful fru, det kan han nog leva med, men kommer någon och säger att han har en ful bil, då.....

Strul med Tores lackering

Strul med Tores lackering

När vi lämnade Tore i förra numret var Corvetten på väg till den slutliga lackeringen – trodde han. Vi beskrev då svårigheterna med lackering med olika typer av metallicfärger. Framför allt den gula färgen - många corvetteägars drömfärg är tyvärr lackerarnas absoluta mardröm. Vi talar här om Velocity Yellow (kod 45), som är en metallicfärg, som man från GM tar extra betalt för jämfört med de solida lackerna. Man börjar så smått att förstå lackerarna. Färgen kan skapa stora bekymmer vid lackeringen.

Först och främst får man lägga ganska många lager för att färgen skall täcka ordentligt, vilket gör kulören väldigt känslig för vilken färg på primer/grundfärg som läggs på. Sen är det mycket svårt att vid dellackeringar få exakt samma kulör som bilen i övrigt. Det problemet gäller de flesta special- och metalliclack. Därför bör man vända sig till en lackerare med stor erfarenhet, som även har möjlighet att blanda till olika färgprov innan den slutliga lacken läggs på. Inför Tores lackering stämde inte nyansen trots att ett flertal färgprover togs fram. När delarna monterats var nyansskillnaden alltför stor. Nu hör det även till saken, vilket måste sägas, att Tore är ju inte den som nöjer sig med nästan exakt... Så därför blev det ytterligare en omgång med sprutpistolen. Vid nästa ommontering var det fortfarande för stor nyansskillnad mot resten av Corvetten. Skam den som ger sig. Så det var bara på't igen. Vi skänker härmed tanke till lackeraren som

höll i sprutan.

Vi sprutar hela karsossen

Nu gäller det att hitta på något radikalt. Och naturligtvis, det enda som återstod att göra var ju att lackera hela Corvetten karsos, även de delar som inte modifierats. Då måste väl det bli samma nyans. Så, äntligen, efter tredje sprutningen ordnade det till sig. Å andra sidan har det blivit ett antal färglager, så nu måste man väl tillägga att nu täcker i alla fall färgen ordentligt.

Ihopmonteringen var komplicerat

Fas nummer två var att montera ihop alla plastkarosspaneler. Det hade varit lite lättare om det inte varit för "Lambo-dörrarna", som också krävt en hel del modifieringar. Det hade troligen varit lite lättare om Tore inte monterat nya framskärm, front och

SÅ LIKA - MEN ÄNDÅ SÅ OLIKA



- i
llaren



bakskärmar plus lite annat smått o gott. Men efter mycken noggrannhet och sonen Martins hjälp löste det sig till slut.

Måste bredda innerskärmarna

Eftersom alla skärmarna nu var betydligt bredare än originalen, så passade inte innerskärmarna. Dessa är väl heller något under av passform. Ni som inte har känt på innerskärmarna i bak kan ju passa på och sticka upp handen i hjulhusen och finna att det kan vara upp till en cm bred springa mellan karossplasten och innerskärm. Då kanske ni förstår att vi i förra numret hade synpunkter om tätningen. Det är möjligt att GM byggt på detta sätt för att undvika oljud i form av knirk, knark och gnissel. Vad vet vi,

men grus i mängder kommer i alla fall fritt in .

Geiger, det tyska företaget, som Tore köpt front, motorhuv och framskärmar från skickade med ett kit för att kunna bredda innerskärmarna. Detta visade sig var rena skräpet, varför Tore tillverkade egen innerskärmsbreddning.

Sen är det ju den andra svårigheten när man skall fästa i glasfiber, materialet är klen och inte alltid så lätt att skruva i. De gängor som fanns i motorhuv från Geiger var så kläna att det inte på några villkor gick att dra fast huvan på ett korrekt sätt. Tore löste detta genom att borra i nya insatsgängor.

Breddning utåt kräver spacers

Med de nya fälgarna, 19 x 8,5 tum fram och 20 x 10 tum bak gällde det att fylla ut hjulhusen på ett så snyggt sätt som möjligt. Här var Tore först lite för aggressiv med att bredda med spacers. Han säger att däcken skavde i skärmen vid tuff körning (se fotnot), så det blev allt till att byta till något smalare spacers. (Spacer är ett mellanlägg mellan bromsskiva och fälg för att få fälgen i rätt läge mht till bromsar och hjulhus.)

Fotnot: Alternativet att inte ägna sig åt tuff körning visade sig vara ett dåligt alternativ.

Färdigt till mitten av april

Allt blev klart till mitten av april (och dessutom på hans födelsedag... GRATIS!) och resultatet kan ni se på



bilderna i detta reportage.

Sen det här med tuff körning som Tore nämnde, brölar det till bakom er när ni är ute och cruisar och ni ser nå't gult i backspegeln, då är det faktiskt ingen förvuxen humla utan den ena av gulingarna från Skaraborg.

Även akterifrån skiljer det mellan Corvetterna. Den vänstra har fått hela bakdelen nerlackad för att erhålla en lägre profil samt har GM originalbakspoiler monterad. Den högra har behållit originalets svarta nederdel men har i gengäld fått en mer utstickande bakvinge. Den vänstra är en Europabil och den högra är en USAbil med Europabakljus.

Fälgvalet är som ni kan se helt olika, den vänstra har kromade originalfälgar och den högra har 19 och 20" kromfälgar med bred "läpp". Den vänstra Corvetten har stylats i hjulen med mycket krom och svartlackerade Z 51

bromsok. Ägaren har svarat de som föreslagit gula bromsok att "man kan väl inte åka omkring med bananer i hjulen". Både den vänstra och den högra har fått monterat högljanspolerade eftermarknadsavgassystem, varvid den vänstra har lämnat öppet för att kunna beskåda innanmätet medan den högra på ett smakfullt sätt fått monterat ett nät.

Nedan ser ni också det lyckade slutresultatet med Tores motorhuv, vilket väcker det där habegäret igen....

