



# CM

## Importerera Corvette C6 från Los Angeles eller the Bengtsson story

Den här artikeln är författad av Anders Bengtsson tillsammans med Janne S. Bildunderlaget kommer till största del från Anders kamera.



Jag har haft två C5 tidigare, först en röd 98 coupe, som jag trivdes mycket bra med, Därefter blev det en gul 00 cab med kompressor.

Men nu när man kommit in i träsket började hjulen (i huvudet alltså) snurra mer och mer. Tankar kom upp om att jag skulle försöka skaffa mig en C6. Så jag bestämde mig, den gula cabben måste iväg och jag också för den delen till Los Angeles...

Så hösten 2007 började jag kolla runt lite i LA området, min tjej bor där, så jag brukar åka dit en tre till fyra gånger om året. Jag hade ganska klart för mej vad jag ville ha när jag kom dit igen (Corvetten alltså), så min önskelista såg ut ungefär så här:

Det skulle vara en blå C6 cab, 6växlad manuell, svart inredning, fullutrustad med Z51-paket, navigator, elcab, mm. Efter ett tags letande insåg jag att det var det inte så lätt att hitta en Corvette som uppfyllde alla mina krav, även här i corvette-täta LA.

### Få som fyllde kraven

Då kollade jag försäljningsstatistiken och noterade att det fanns väldigt få byggda 06:or, som uppfyllde alla mina krav. Så vad kunde jag ge efterkall på? Absolut inte utrustningen eller Z51 eller den manuella lådan, så det fick

väl i så fall bli färgen. Jag hittade en silverfärgad 06 i Glendale, Kalifornien. Den hade bara rullat ca 900 hundra mil. Nu satte suget in på allvar och det blev plötsligt bråttom. Pengar måste föras över och jag var "tvungen" att åka med min tjej och hennes familj till Yosemite National Park över helgen. Nu började det att verkligen köra ihop sig. Efter överläggningar där jag fick förklara vad som kunde vara viktigare än min tjej och hennes familj beslutades att vi skulle skjuta upp resan en dag. (Vad kan vara viktigare än ett corvetteköp, red anm!) Pengarna skulle föras över så de kunde vara här på några dagar. Då var allt frid och fröjd igen, jag kunde betala bilen och göra allt klart när vi kom hem från resan igen.

### Skall den få en kompressor

Men i bilen på väg upp till nationalparken, trots den vackra naturen runt omkring, så började det snurra i hjärnkontoret igen. (Är det corvettefeber manne?) Hmmm, har man en gång åkt med kompressor, då vet man hur "gött" det låter och hur "gött" det går...

Det gnagde och gnagde i huvudet på mej och tankarna for runt. Jag har ju redan lagt en del pengar på en fin bil,

det måste ju räcka nu. Men allt eftersom timmarna gick på bland den vackra naturen, som passerade, så tänkte jag... Nu eller aldrig, mobilen åkte fram och jag ringde upp snubbarna på West Coast Corvette, som jag känner en del sedan tidigare. Jag har ju spenderat åtskilliga dollar där genom åren. Så började överläggningen om att jag skulle montera på ett kompressorkit på Corvetten, om dom kunna fixa det innan jag skulle åka tillbaka till Sverige igen. Dom sa att det skulle nog gå att fixa om jag beställde det med en gång. Då skulle de ta hem det med "overnight fright". Nu var jag så djupt nerkörd i träsket så det var bara att köra på. Jo, förresten, min tjej är kvar och hennes familj är fortfarande kvar, de insåg tidigt att jag inte gick att hejda. Tack ska ni ha för att ni är så förstående.

### Vi åker till West Coast Corvette

Vi kom hem sent på en tisdag eftermiddag och fort till banken och hämta pengarna. Alla delar jag beställt skulle komma samtidigt, så fick de bara in Corvetten nu idag så skulle de få i ordning på allt innan jag var tvungen att åka tillbaka till Sverige. Nu började det köra ihop sej på allvar. Klockan bara rusade iväg, firman stänger om 2 timmar och jag började

inse att det här kommer aldrig att gå. Jag hade hamnat i den "berömda" Los Angeles trafiken, Shit!! Jag ringde J.T på West Coast Corvette och talar om att jag satt fast i trafiken och jag är nog inte där förrän om tidigast fyra timmar. Men de är schyssta där, så J.T. sa bara." No problem dude, take it easy, me and John are waiting here for you." Två timmar efter stängningsdags rullade jag in, vi snackade lite och vi kom överens om att jag skulle komma tillbaka i morgon.

### Nu uppgraderar vi

Jag kom dit på morgonen därpå och då när corvettefebern sätter in ger det ena genast det andra. Det blev det en hel del uppgraderingar på Corvetten. ProCharger kompressorkit, headers, racekattar, X-pipe, Corsa avgassystem, boost A pump, större spridare, Z06 baksjärmar, Z06 fälgar med 325 sulor i bak. Det var så nära att det blev en annan huv också, men nu kände jag att jag behövde dra lite i handbromsen... Arbetet flöt på bra, men det tog tid, bl a med att få baksjärmar på plats eftersom jag inte beställde dem med en gång. Så skulle de lackas också. Jag insåg till slut att det inte skulle bli klart i tid, så det var bara att boka om biljetten och stanna 1 vecka till. Ganska skönt med tanke på att det var i början på december och all vet ju hur vädret brukar vara hemma i Sverige då. Jag åkte ner till WCC med jämna mellanrum och kollade läget hur det gick, för man var ju ganska nyfiken... Så blev det äntligen klart, jag kommer inte ihåg efter hur många dagar, men de skulle bara få tag på killen som skulle köra in det nya programmet i Corvetten dator och "mappa" motorstyrningen. På lördagen, två dagar försenat var det äntligen dags. Nytt program laddades in och sedan gjorde han en grund mappning. Sedan åkte vi ut på en försiktig provtur på gatorna i LA för att läsa av alla värde. Sen ytterligare tur med lite hårdare körning och efter fjärde turen så var det hyfsat bra.

### Provtur med kompressor i LA

Då var det dags, bara att ge så mycket som möjligt. Jag satt bredvid med hans dator i knäet och han sa åt mig vara beredd, sedan blev det "pedal to the metal", hjulspinn på 1:an och på 2:an till ca: 75mph (ca120km/h). Han släppte inte gasen förrän över 120 mp/h. Det flyttade på sej ganska hyfsat med tanke på att det var inne i stadsbebyggt område på bakgatorna. Som tur var, kanske man skall tillägga,



*På West Coast Corvette's verkstad blev det fullt med jobb för att uppfylla Anders alla önskemål. Förutom monteringen av Z06 skärmbreddningspaket i bak med nya Z06 fälgar och däck (första fälgmonteringen, men inte den sista) var önskelistan lång. Och det är klart, här var man inte nödbedda när man fick nöjet att montera ett Pro Charger kompressorkit med intercooler. Dessutom så hängdes de obligatoriska tillbehören som headers, racekattar, X-pipe och ett Corsa avgassystem på av bara farten. För att klara av bränsletörsten när det rycker i högerfoten monterades också större spridare och en Boost A Pump. Den senare skulle man kunna kalla "bränslesystemets Viagra", då det ger den där extra bränslekicken på fullvarv.*

lagom svettigt när man vet att bilen är oförsäkrad. Puhhh! Det gick ju bra. H.P-tunern och programmet i datorn fick jag med mig. Med original programmet och kompressorprogrammet, så man kan justera inställningar om man behöver.

Nu skulle bilen bara bromsas för effektmätning, jag var ju nyfiken på att veta hur mycket det blev. Innan kompressormonteringen hade jag K&N luftfilter och Corsa avgassystem, jag vet inte om det ger någon större effekttökning, men det kanske gav några kusar. Innan kompressorinstallationen hade jag 340,5 hk på bakhjulen och 473,5 NM i vridmoment. Nu blev det 480 hk på bakhjulen och 615 NM i vrid, alltså 140 extra hästkrafter och ytterligare 142 NM i vridmoment. De sa att det blev lite mindre

effektökning än vanligt (det brukar bli ca 500 hk), men tillade också att det blir förmodligen lite till när allt slitet in sej lite för nu var allt så "tight". Inte vet jag om det ligger något i det, men "de får la duga", som galenskaperna sa. Så var då allting klart, bara att betala och cruisa iväg. Gissa om det blev en helt annan bil, mycket trevligare att köra och att lyssna på.

### Hem till Sverige

Jag vågade av naturliga skäl inte köra omkring så värst mycket, men några svängar blev det allt innan jag körde ner den till skeppingsbolaget på måndagen. In med några torrbollar (inte jag, begriper du väl) och väl tejpade dörrkanter för att undanröjer några risker vid frakten. Sedan blev det en lååååång väntan till Corvetten skulle



Kromade fälgar med beteckningen **Forged 946** ger ofelbart gåshud över hela kroppen på C6-fanatikern. Måtten 19" i fram med däckdimensionen 265-30/9 och 20" i bak med 345-25/20 är siffror som verkligen inger respekt. Kanske inte de billigaste man kan hitta för sina surt förvärvade kronor, men kan man inte leva utan dem så...

Det var (h)julafton när Anders packade upp dem hemma i Lidköping. På bilderna kan man ana den kvalitét och finish som de här fälgarna har. Och inte blev det mindre glans efter Anders putsande. Observera även på den nedre vänstra bilden hur snyggt luftventilen sitter monterad. Anders beställde allt monterat och klart (inkl däcktrycksensorerna) från West Coast Corvette.

Efter ett sådant här montage måste Corvettens dator "lära sig" de nya sensorerna. För detta ändamål, så köpte Anders TIPS instrument TIPS 003B. Hur det fungerar? Se videolänken <http://s68.photobucket.com/albums/i15/rbeziat/Corvette/?action=view&current=TIPSTool.flv>, på din dator så framgår det enkelt och tydligt.

dyka upp i Sverige.

Två månader senare var det dags med tull och hemfrakt från Göteborg. När sedan containern kom blev det julafton igen...

Efter att ha tvättat och kollat upp om det fanns eventuella skador på bilen, men den hade klarat sig bra, var det dags att börja bygga om bilen för svenska kraven med blinkers och positionsljus fram.

Jag borrade in små lampor i dimljusen det blev kanonbra. Blinkersen på framskärmarna tog jag från BMW 745, de är långsmala och passar utmärkt till bilens form. Jag lämnade bort Corvetten för att få bakljus och bakblinkers fixade. Så när det var dags för besiktning, allt gick bra när jag köpt ett nytt bullerintyg. Vilken byråkrati från vägverkets sida. Fast godkänt och klart, nu hade man tillfört Lidköping en massa hästkrafter.

### Åter till LA

Så var det dags att åka tillbaka i LA igen, jag hade gått hemma och trånat ett tag efter de kromade fälgarna "Forged 946" med de breda läpparna. (Fast vi på reaktionen trodde ju förståss att det var din tjejs läppar du trånade efter mest...)

Givetvis så åkte jag ju till WCC igen, jodå lugn och fin, jag var faktiskt hos tjejen först. Jag tyckte det var för mycket pengar sist med de här fälgarna, inte för att dom blivit billigare nu, men suget blev för stort. Killarna på WCC lovade att de skulle försöka ge mej ett schysst pris, så vi kom överens till slut. Tja, vad gör man när man sitter fast i träsket. Det blev "Forged 946 EXT" med 265-30/ZR19 däck i fram och 345-25/ZR20 i bak, då jag ju har Z06 breddat där. Däcken var dock beställningsvara men man lovade att packa dem noggrant och sedan köra ner dom till shippingen åt mej efter att de var monterade och klara. Det visade sej dock ta väldigt lååång tid innan de äntligen kom hem. (H)julafton igen efter hemkomsten, det var bara att packa upp de kompletta hjulen, beundra och vaxa dem. Otroligt grymma fälgar!!

### Omprogrammering hjulsensorer

Jag fick sedan reda på att man var ju tvungen att programmera de nya däcksensorerna, som monterats med däcken hos WCC. Det hade jag ju inte en aning om, så jag ringde en GM-verkstad och man ville ha 1200 kr för att göra det. Det var lite väl saftigt för 5 minuters jobb tyckte jag. Som tur var hade jag fått kontakt med en kille på corvette forumet som också hade



köpt samma sorts fälgar och hade ju också råkat ut för samma problem. Han var mycket hjälpsam och skickade efter en programmerare från USA åt mig. Tack Håkan! Programmeraren kom efter drygt en vecka och med den var det bara att programmera ihop däcktrycksensorerna med Corvetten. Det gick hur lätt och smidigt som helst och var klart på några minuter.

Så nu är jag nöjd med Corvetten och kan njuta. Fast jag måste ju erkänna att jag längtar ändå till min tjej i LA....

Överst syns tydligt ur det står till med försäljning av nya Corvetter i USA. Hos en Cheva dealer i Los Angeles stod det långa rader och det här var bara C6 med tak... Av en normal årsproduktionen på drygt 30.000 Corvetter kommer årsmodell 2009 att tillverkas i betydligt färre antal pga finanskrisen. Av smilet på Anders ansikte i mitten ser vi att han står bredvid en ny ZR1. Vilken fantastisk bil, men även den kommer att bli ytterst sällsynt pga de drastiska produktionsminskningarna. Priset på denna ZR1 skulle vara ca \$100.000, men Cheva dealern hade höjt priset med ytterligare \$50.000. Tillgång och efterfrågan gäller även i kristider, eller... Den turkosa bilen till höger är byggd på en Corvette C6, 2006. Karossen är gjord i kolfiber med Bel Air -57 front och impala -59 akter och sidolister från Bel Air -56. Vad tycker ni, är den snygg, eller... Till sist, smycket i silver pärlan ser vi på bilden nere till vänster, så nu vet vi varför LA är så lockande för Anders.