



CM

Import av C6 från USA med några tekniska tips inför besiktning och ombyggnad

Den här artikeln är författad av Janne S tillsammans med Bengt Andersson och Lars Friberg. Bildunderlaget kommer från oss alla tre. Tack alla ni övriga som hjälpt till med underlaget.

att köpa en begagnad C6 Corvette i Sverige med lockande annonser om bilar till mycket låga priser. Det var till och med så billigt med direktimport att

fastighetsmäklare i Naples/Florida och diskuterade bilen med honom. Efter flera samtal och kompletterande mailkonversation så blev affären äntligen klar. Bilen betalades och säljaren ställde upp och levererade bilen till hamnen i Fort Lauderdale. Där hade Bengt anlitat Nordtrafik som speditör. De tog hand om allt från lastning i hamnen till och med tullning och avgifter i Göteborg. Det kom hem en faktura med det som skulle betalas. Svårare var det inte. Hamnkontoret i Florida ordnade även så att bilen registrerades på Bengt redan i Florida. En försäkring som gällde för skador under frakten köpte Bengt genom Nordtrafik.

Sen var det bara att luta sig bakåt och registrera sig som "tracker", en gratistjänst på Nordtrafiks hemsida. Hemma vid datorn sökte Bengt på fraktfartygets namn och så var det bara att följa Corvettens framfart med fartyg över havet. Bengt valde att själv hämta bilen i Göteborg, annars kunde Nordtrafik även ordna med hemleverans.



Bengt Andersson från Älgårås har på egen hand direktimporterat sin C6 från Florida. Han har funderat ut och tillverkat en snillrik kopplingsdosa för blinkers och baklampor anpassad till de svenska kraven. Läs mer i slutet av artikeln.

\$\$\$\$\$ Dollarn har aldrig varit så låg. C6 Corvetter till "vrakpriser" i USA. \$\$\$\$\$

Så här lät det förra året när dollarn var nere i runt 6 kronor. Nu är det lite annat ljud i skällan med en betydligt högre dollarkurs och en ytterst osäker bilmärknad. När denna artikel författas i juletid visste vi inte vad som kommer att hända med Volvo och Saab på hemmaplan och med de tre stora i USA. Bildirektörerna gick ju ner på knä inför USA's politiker och kongress. När ni läser detta kanske ni har facit hur det gick eller inte gick för GM och alla de andra. I alla fall vet vi att många har det varit som velat rida på dollarvägen och importerat en Corvette för att kanske kunna göra klippet. Antingen tänkte man sälja den vidare och få en hacka över eller så hade man tänkt behålla den själv. Aldrig har det varit så billigt

svenska Corvette återförsäljare har fått kasta in handduken och slutat att sälja "svensksålda" Corvetter. Bra eller dåligt? Tja, det är en helt annan historia som ni själva får fördjupa er i. Den här artikeln, den andra C6-artikeln, skall försöka ge er lite tips och råd med sikte på att kunna köpa och registreringsbesiktiga en Corvette C6 med USA-specifikation. Vi skall följa två Skaraborgare i klubben Bengt respektive Lars som direktimporterade sina Corvette C6 förra året.

Bengt köper sin Corvette

Bengt sökte på nätet. Han ringde och mailade flera firmor i USA om begagnade C6. Efter lite letande hittade han så sin bil på nätet, en C6 2005 med den färg, utrustning, miltal och det pris som han tyckte var passande. Han ringde upp säljaren, som var

Lars köper sin Corvette

Lars kollade med olika handlare i Sverige om hjälp med import men valde att själv köpa från en handlare på västkusten i USA efter att ha studerat mängder av annonser på internet. Däremot tog han hjälp med hemtransporten genom en svensk firma.

Handla från USA

Så här enkelt kan det vara om allt fungerar, vilket det inte alltid gör. Det är mycket man måste läsa in och hålla reda på om man själv skall våga sig på att privatimportera en Corvette från det stora landet i väster, där lockelserna är stora och utbudet verkar obegränsat. Ord som Title, Bill of Sale, Ebay, Carfax måste man snarast lära sig innebörden

och åksäsongen närmar sig är det en hel del viktiga ord att tänka på som ursprungskontroll, registreringsbesiktning, försäkring, ombyggnad mm.

När det gäller ursprungskontrollen, så anvisningarna på vägverkets hemsida (redovisas nedan i förkortad form) redan när du planerar en import.

Ursprungskontroll

Det är fordonets ägare som ska ansöka om ursprungskontroll. Om ägarbyte görs innan fordonet registreras är en godkänd ursprungskontroll inte längre giltig. Då måste den nya ägaren göra en förnyad ansökan om ursprungskontroll. Denna passus kan vara mycket betydelsefull om man köper en bil från en handlare i Sverige som inte registreringsbesiktigt, vilket inte är alltför ovanligt.

Skicka in bevis om förtullning, registreringsbevis, Title från USA i original. Vid ursprungskontrollen kontrollerar vägverket att fordonet är fritt för omsättning inom EU och att fordonet varit permanent registrerat i USA (inte stulet etc).

Bill of Sale (köpehandlingen) skall också skickas in. Det räcker med att skicka in en kopia och man får dölja priset man betalat. Av köpehandlingen ska framgå att det är ett kvitto, vem som är säljare respektive köpare, vad som sålts och datum för försäljningen. Chassinummer eller annan specifik uppgift för fordonets identitet måste finnas.

Vägverket återlämnar inte inskickade originalhandlingar utan skickar kopia till besiktningstationen där man beställt registreringsbesiktningen. Se därför till att för egen del kopiera samtliga originalhandling som du skickar till vägverket. För inget kan göra livet så surt som om ifall originalhandlingarna skulle försvinna hos eller på väg till vägverket. Skaffa bevis om avtalad tid, observera att man måste ha ett sådant för att överhuvudtaget få köra bilen.

Teckna försäkring och skicka in trafikförsäkringsbevis. OBS att helförsäkring inte går att få i IF och LF enbart med VIN-nummer som grund. Och VIN-numret är ju vad man har eftersom registreringsskyltar inte skickas förrän efter regbesiktning. Först vid regbesiktningen blir man tilldelad sitt registreringsnummer. (Här har ni en definition på vad moment 22 kan innebära.) MHRF kan acceptera chassinummer för helförsäkring på bilar 20 år eller äldre, men det torde knappast vara aktuellt

för Corvette C6.

Vid köp av en nyare Corvette från USA gäller ingen fabriksgaranti även om Corvetten står med tre års fabriksgaranti i USA med "World Wide Warranty". Trots denna vidlyftiga skrivning om hur stor vilda världen är sedda med amerikanska ögon så existerar inte garantin utanför USA's gräns.

Det finns även annonsering, bl a blocket på om så kallad "ett års garanti" vid importer. Denna ett åriga "garanti" är en sorts försäkring och har definitivt inte alls samma villkor som en fabriksgaranti. Kolla noga i villkoren så du inte känner dig lurad.

När det gäller Title och Bill of Sale så kräver den amerikanska tullen båda handlingarna för att kontrollera att bilen inte är stulen. Har man inte det så blir bilen obönhörligen stående i den amerikanska tullen. Observera historien den stulna C3 i New York man skrev om i motortidningarna förra året, som tullen i USA hittade efter att varit borta i ca 30 år.

Man måste dock höja på ögonbrynen och undra om inte vägverket har tagit i litet för mycket när man kräver handlingar, som redan den amerikanska tullen krävt. Litar inte vägverket på sina amerikanska kollegor eller skyller man som vanligt på EU-regler?

Glöm inte att skicka in en undertecknad bekräftelse om man har använt vägverkets webbtjänst eller

DEKRA Automobil GmbH		DEKRA
DEKRA Automobil Testcenter Zoothiergarten Straße 30, D-01108 Kitzsch		079081536
Bestandteile: Dienst-Fahrer, 2007 Dienst-Fahrer, Einzel-Querspr. 3 Tg. 2007/08/06/07a 2101000-077		
EURECE-Bestätigung über die Übereinstimmung eines Kraftfahrzeuges mit den Richtlinien der Europäischen Union - EU - und den Regelungen der UN-Wirtschaftskommission für Europa - ECE - für Exporte nach Schweden		
Angaben zum Fahrzeug:		
Fahrzeug	PKW	
Hersteller	GM/USA	
Typ	Chevrolet Corvette	
Fahrzeug-Ident.-Nr.	NS11724255110	
Antriebsart	OTH/OBEO	
Baujahr	2006	
Das oben genannte Fahrzeug entspricht hinsichtlich seiner technischen Einrichtungen folgenden Vorschriften:		
Querschnittsnummer	79157/EWG 07 5994101/EU	
Beschulungsrichtung	rechts ECE-R40 6.2.6, 1.16, 2.6, 1.2	
Scheinwerfer für ABblendlicht	ohne Leuchtwertbegrenzung	
Diese Bestätigung erfolgt ohne weitere Beachtung des Fahrzeuges. Diese Bestätigung hat nur dann Gültigkeit, sofern sich das Fahrzeug in den Teilen, für die diese Bestätigung ausgestellt ist, im Originalzustand befindet.		
DEKRA-Prüfer, den 11.01.2008 4717408 DK 1402/8378	Das ist der Original-Prüfer	

Vid import för eget bruk krävs inty normalt för buller och nivåreglering för ljuset. Fler firmor kan mot avgift utfärda de nödvändiga intygen.

ansökningsblankett.

Ansökningsavgiften för ursprungskontroll är 500 kronor och ska betalas i förskott. Omfattar ansökan tillfällig registrering tillkommer en ansökningsavgift på 450 kronor och gäller ansökan import som flyttsak eller arvegods tillkommer en avgift på 600 kronor. Avgifter är vägverket proffs på. Vägverket påbörjar handläggningen av ärendet när man har tagit emot de



Corvette C6 har Xenonljus som standard för halvljuset. C6 tillverkade för USA-marknaden saknar både strålkastarspolning med högtryck och nivåreglering för ljuset, vilket krävs för svenkt bruk. Corvette C6 som importeras via den europeiska generalagenten är helbilsgodkända och därmed godkända i Sverige. Ingen C6 har tillverkats med nivåreglering. Här uppstår ofta problem vid registreringsbesiktningen med höga kostnader som följd.

inskickade handlingarna och ansökningsavgiften är bokförd. När ursprungskontrollen är klar får man ett brev med beslut. När man ansöker om ursprungskontroll måste man också kunna svara på

- om fordonet nytt eller begagnat
- Identifieringsnummer (chassinummer)
- fabrikat
- årsmodell eller fordonsår
- vägmätarställning (i kilometer)
- utländskt eller tidigare svenskt registreringsnummer
- senaste registreringsland
- fordonslag (personbil)
- färg

samt vilken form/typ av import man avser göra.

Importerar man en nyare Corvette är det viktigt att importen görs för eget bruk. I annat fall kan man bli stående med en bil som är omöjligt att besiktiga eller fordrar mycket dyra ombyggnader. Man får lov att ta in en bil per 12 månader. Det räcker man missar med en enda dag så är det kört.

Dags att registreringsbesikta

När ursprungskontrollen är godkänd kan du beställa tid för

registreringsbesiktning hos Bilprovningen. Följande dokument ska/bör medföras:

Krav på intyg

Vid registreringsbesiktningen kräver bilprovningen intyg (dispens) för nivåregleringen, fast denna utrustning inte finns ens från fabriken. Bullerintyg erfordras också. Kostnader för intyg ligger på ca 3- 4000 kr men priset kan variera. Intygen ska medföras till registreringsbesiktningen.

Intyg kan man få köpa t ex genom Dekra och Bilimportörernas Riksförbund (www.birf.org).

I september förra året skärptes intygskravet ytterligare. Ett "Certificate of Conformity" (CoC), det vill säga fordonets helfordonsgodkännande, eller ett intyg som visar att fordonet uppfyller samtliga särdirektiv. Huruvida det påverkar USA-importerade Corvetter kommer att visa sig.

Xenonljusproblematiken

Corvette C6 är utrustad med Xenonljus för halvljus, men har inte någon automatisk nivåreglering för Xenonljusen. Enligt svenska regler krävs, förutom nivåregleringen även strålkastarspolning (högtryck) för huvudstrålkastarna. Eftersom Corvette C6 från fabrik inte är utrustad med automatisk nivåreglering för strålkastarna så kräver bilprovning intyg (dispens) för detta eller att man har monterat denna utrustning. Detta trots att en Corvette C6, som importerats via generalagenten till Europa är

helbilsgodkänd utan denna nivåreglering.

När det gäller Xenonljus, nivåreglering och strålkastarspolning så har det varit lite olika tillämpning vid besiktningstationerna hos bilprovningen, men det verkar som om man skärpt kontrollen, varför det i några enskilda fall har krävts original(!) strålkastarspolning för att få bilen godkänd.

Kostnaden för att montera original strålkastarspolning kan med GM's originaldelar inklusive arbetskostnad hos GM auktoriserad verkstad i extremfall bli över 20.000 kronor. Man bör ha i åtanke att Corvetten är en dyr bil att bygga om till svenska krav. Pga den höga kostnaden för ombyggnad, så försöker vissa importörer att provisoriskt fixa till problemet, men då är det stor risk att bilägaren åker på kostnaden vid en kommande kontrollbesiktning. Därför kan vissa försäljares priser, som ser så lockande ut från början bli betydligt högre när ägaren i alla fall får kosta på alla ombyggnader själv.

På Exclusive Cars, en av klubbens annonsörer gör man i ordning en USA-importerad Corvette genom att byta ut samtliga sidomarkeringsljus samt alla fyra bakljus till motsvarande Europamodell. Man monterar även sidoblinkers på framflyglarna. Man monterar också Corvette Europas originalspolning på bilarna. Bara delarna till spolningen kostar företaget närmare åttatusen kronor och för att montera den så måste man plocka bort

hela fronten på bilen.

Vad skall man medföra till besiktningen

När du kommer till besiktningstationen så har vägverket skickat kopia av handlingarna från den godkända ursprungskontrollen, men för att få igen bilen genom nålsögat krävs ibland att ytterligare handlingar medförs.

Uppgifter om fordonets tekniska data kan komma att krävas. Man kan behöva medföra instruktionsbok och gärna en fordonsbroschyr för modellen, i det fall besiktningssmannen är extra kitslig.

Vägsedel skall finnas. I vissa fall utfärdas en vägsedel vid registreringsbesiktningen.

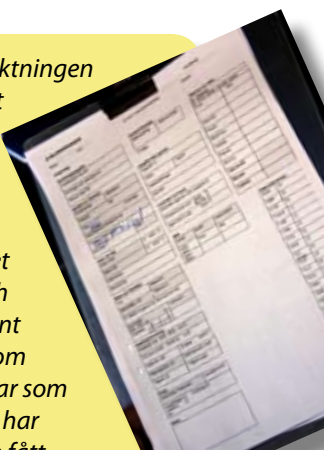
Så här går registreringsbesiktningen till

Bilprovningen kollar särskilt identifieringen av bilen, chassinumret på C6 finns instämplat på höger ramben i motorutrymmet längst fram till höger (se bild).

Lapp för certifiering som visar att bilen är certifierad i USA/Canada respektive Europa finns på kanten till förardörren mitt på. Här kan man läsa ungefär när bilen byggts (månad och år), exakt officiellt bygdatum får man ut om GM-handlare skriver ut Vehicle Information. Då ser man att bygdatum officiellt oftast är något senare än den tid som står på förardörren. Är lappen inte kvar är det i praktiken nästan omöjligt att registrera bilen i Sverige.

Hur bilen ska kontrollbesiktigas beror på när den togs i bruk i Europa respektive i USA, om det finns papper på det gäller datum för när bilen togs i bruk, finns inget papper gäller första

Vid registreringsbesiktningen kontrolleras noga att den identitet på bilen som angivits och godkänts i ursprungskontrollen stämmer. VIN-numret i motorutrymmet och i vindrutans nederkant är bland det första som kollas. Alla handlingar som insänts till vägverket har besiktningstationen fått som kopia. Tillverkningsdag fastställs för att fastställa kommande besiktningar. Om stationen har en väg så fastställs tjänstevikten annars får man medföra ett intyg på vikten från en godkänd fordonsväg. Alla intyg kollas innan godkännande.



januari tillverkningsåret. 3 år efter bilen togs i bruk sker första kontrollbesiktningen, 2 år därefter till kontrollbesiktning nummer två och därefter blir det kontrollbesiktning årligen.

Att själv identifiera en USA byggd bil

Det gör man genom att studera alla optionkoder, som GM har på en liten särskild lapp. På C6 sitter den normalt till vänster i handskfacket. Kolla särskilt noga bilens utrustningsnivå. I USA kan man t ex beställa en C6 "snikutrustad utan HUD (Head Up Display). Man kan även identifiera bilen med window sticker som tillika är en "idhandling" och "kostnadsredovisningshandling". Window stickern kan man beställa från museet i Bowling Green från och med tidigt 80-tal och man kan även tillverka den för Europaversioner.

Salvage Title

Köper man en USA bil bör man även ta en Car fax, www.carfax.com, som visar om bilen är krockad, vattenskadad etc. Försäkringsbolag och stora verkstäder är anslutna till systemet, så det är ganska säkert, men dock inte helt säkert. Junk title är en motsvarande title, men då menas att det verkligen är en skrotbil.

Kolla på nätet om bilen står som en "Lemon car" – då är det surt i dubbel bemärkelse, det menas oftast att det är en måndagsbil.

Se upp för bilar med "Salvage Title" vilket fritt kan översättas med "skrot registreringsbevis". I Sverige kan man



Det är inte bara slutsiffra man behöver fundera på utan även vilken typ av skylt man blir tilldelad. Med GM's original skylthållare för Europa och den stora EU-skylten på bilden ovan har man fått håll borrhåll i fronten samtidigt som man fått den minst attraktiva skylten som finns att få. Den lilla skylten ger en betydligt större handlingsfrihet hur man vill montera regskylten i fronten.



Lars med sin alldeles nyss godkända Corvette C6. Det blev blankt papper både på registreringsbesiktning och kontrollbesiktning. Om bilen har varit i trafik i tre år kan det faktiskt bli både registreringsbesiktning och kontrollbesiktning vid samma tillfälle.

råka på annonser där skrupelfria personer/handlare köpt krockade bilar i USA billigt, bilar som inte ens amerikanerna vill reparera. Dessa bilar kan vara försedda med en så kallad Salvage Title, då de inte får registreras med en vanlig Title. Dessa krockskadade bilar, ofta nödortfört reparerade i Sverige, säljs bl a på blocket som fullvärdiga bilar. Salvage Title syns ju inte eftersom vägverket behåller den amerikansk titlen (originalet) och ett nytt svenskt registreringsbevis säger inget om att bilen varit krockad. Det är vid ett sådant här tillfälle som den oseriöse säljaren talar om för köparen att han inte vet något om bilen. Se upp!!!

Identifiering av Corvetten i registreringsbeviset

I registreringsbeviset skrivs en cab som öppen, coupe med två luckor (C3) skrivs som coupe. Om bilen är öppen mellan A-stolpe och B-stolpe räknas den som öppen i registreringsbeviset (alltså för C4-C6). Givetvis kan avvikelser förekomma.

Liten eller stor regskylt

Kolla detta särskilt vid besiktningstillfället, för fyller man i fabrikkat fel vid registreringen kan det bli tilldelning av stora skyltar i stället för de små eftersom vägverket går efter hur uppgifterna är ifyllda i datorn. Man får i registreringshandlingen ifyllt både för skyltformat fram, respektive skyltformat bak. Det kan antingen stå vid skyltformatet: EU-ENRADIG eller LITEN. Skriver man i rubriken fabrikat endast Chevrolet, då blir det obönhörligt stora skyltar. Men en C6 är

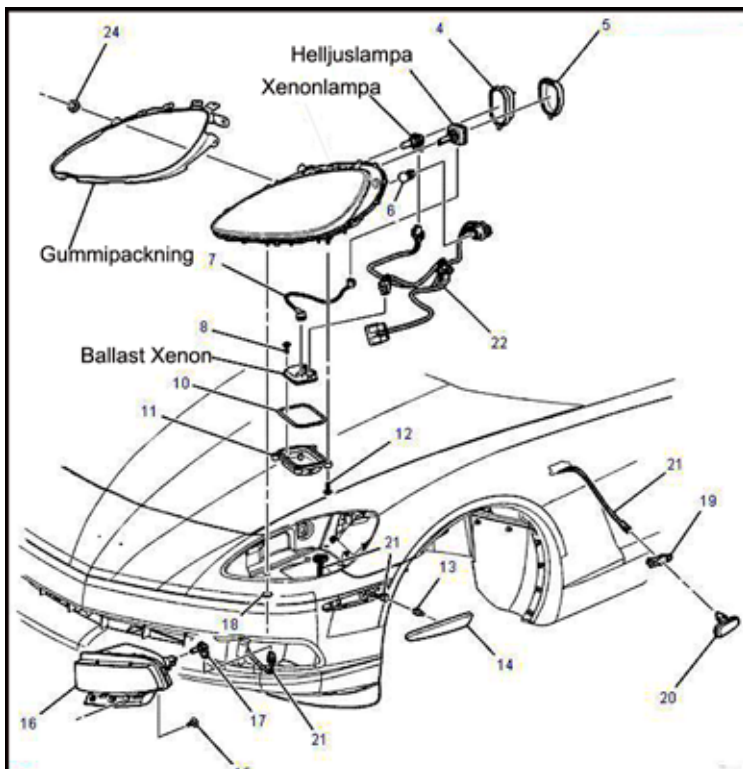
ju faktiskt ingen Chevrolet även om GM förvirrar oss med original instruktionsböcker med C5 logga och annat. För den renlärige är C6 en Corvette och inget annat, så det så. Men det kan ställa till trassel för dig som C6-ägare om det blir fel ifyllt och eftersom vägverket inte gör fel(!), så är det ganska svårt att få myndigheten att förändra ett redan taget beslut. Men naturligtvis kan det finnas enstaka avvikelser även här.

Slutsiffra i registreringsnumret

Man kan inte välja slutsiffra i registreringsnumret numera, tilldelning sker efter inställesemånad till besiktning, t ex en bil som byggts/tagits i bruk runt juni bör få en slutsiffra 6, men det kan variera något. Önskar man en speciell slutsiffra i registreringsnumret kan det ibland vara möjligt att bli bönhörd vid något enstaka tillfälle. Det kostar ju i alla fall inget att fråga.

Ställ på Corvetten

När registreringsbesiktningen är godkänd registrerar Bilprovningen i vägtrafikregistret. Vägverket skickar ett registreringsbevis och registreringsskyltar till dig per post. Därefter kan du begära att fordonet ställs på. Glöm då inte att du måste ha en giltig trafikförsäkring för att kunna ställa på Corvetten. När du har ställt på Corvetten får du ett bevis om påställning och först då får du köra fordonet. Beviset ska du ha med dig när du kör fordonet tills du får ditt kontrollmärke.



Lars modell för ombyggnad visas ovan. För en bättre överblick finns uppe till vänster en sprängskiss på belysningsystemet i fram. Observera att när en huvudstrålkastare skall demonteras föreskriver GM att man skall plocka bort både front och framskärm. Det går dock att göra arbetet med fronten kvar och genom "endast" att lossa skärmar/ innerskärmar och front. Men det gäller att vara både tålmodig och försiktig. De två bilder över till höger visar hur Lars med hjälp av reläer och effektmotstånd (4 st 6,8 ohm 20w, Elfa artnr 60.048.73) har fått blinkers och bromsljus att fungera. Bilden med reläerna är tagen bakom höger framhjul. Bilden till höger i mitten visar Lars montering av parkeringsljus i dimljusen. Mikael i Trollhättan valde att montera separata parkeringsljus i grillens yttre överkanter. Båda modellerna fungerar lika bra. En smaksak, alltså.



Hur bygger man om sin Corvette inför registreringsbesiktningen
 Det finns flera olika sätt att anpassa sin C6 så den klarar kraven vid registreringsbesiktningen. Det enklaste är att låta en professionell firma göra det, men då måste man noga kontrollera att firman inte lurar dig genom att bara göra åtgärder, som antecknas som tillfälliga eller provisoriska vid registreringsbesiktningen och som en

senare kontrollbesiktning inte godkänner. Om du vill göra delar av ombyggnaden själv så kommer här lite tips och råd från bl a Bengt och Lars. Först skall vi titta på vad som behöver åtgärdas på en C6 i USA-version. Belysningen, blinkers, bromsljus och strålkastarspolning måste byggas om till svenska/Europeiska krav. Stereo och navigationsutrustning är också sådana saker som kan behövas

att byggas om för att fungera i Sverige, men det är inget krav vid besiktningen utan kanske mer en tillfredsställelse för ägaren att det fungerar. Några av er som läser den här artikeln eller följer klubbens forum kommer säkert att säga att detta och detta behöver man inte alls göra för att det gick ändå att registreringsbesiktiga. Det beror på att det varit delvis olika tillämpning och olika sätt att tolka bestämmelserna vid



Bengts modell för ombyggnad är lite enklare att göra om han har hans snillrika kopplingsdosa/säkringsdosa (se den röda pilen). Med hjälp av den och ett Europakablage, som han modifierat (bilden längst ner till höger) får han sin ombyggnad att fungera utan ingrepp i bilens dator och visste man inte att det var Bengt som hade monterat kan man tro att monteringen under mattan på passagerarsidan är fabriksinstallerad. Bilden uppe till höger är från en annan C6 där man också gjort elomkopplingar för att klara besiktningen. Vill ni få det lika snyggt som Bengt är det bara att ringa medlem # 834.

besiktningstationerna. T ex när det gäller strålkastarspolning finns tillämpningar från att det blivit godkänt utan strålkastarspolning till att man krävt att original strålkastarspolning skall monteras. Bilprovningens besiktningmän är ju de som bestämmer vad som blir godkänt eller inte. Fram till nu har det verkat som om tumskruven varit hårdare åtdragen i storstan än i landsorten.

Sidoblinkers och sidomarkeringsljus

I fram krävs extra sidoblinkers på framskärmen (bakom framhjulen). Det finns lampor att köpa i original för Europautförandet. Förutom elkoppling krävs borring i framskärmen på coupe- och cabmodellerna.

Sidomarkeringsljuset i bak kan man anpassa genom att enbart ta bort glödlampen, vilket normalt godkänns. Blir inte det godkänt finns det orange sidomarkeringsljus att köpa i Europautförande, där de främre endast fungerar som reflexer. Observera att bilprovning i vissa fall kräver att lampor/lyktglas skall vara E-märkta för godkännande.

Parkeringsljus

På Europa bilar och Europabilar anpassade för England och Japan (vänstertrafik), sitter parkeringslampan monterad i huvudstrålkastaren. Det kostar ca 15.000 kr per insats om du vill köpa sådana och då måste de köpas i rätt färg eftersom man inte kan sära på plastkåpan (i varje fall inte tänkt att man skall göra det). På USA-bilar finns inget sådant här extra parkeringsljus i strålkastarsatsen och nytt parkeringsljus måste därför monteras.

Olika sätt att montera parkeringsljus finns, som att montera lampor i grillens övre yttre hörn eller att borra in lamporna i dimljuset. Observera att parkeringsljuset fram skall vara vitt.

DRL/Day Running Lights

I USA-utförandet är blinkers och parkeringsljus fram ihopkopplade till en DLR-funktion, som innebär orange varseljus och blinkersfunktion i samma lampa. Det är inte tillåtet i Sverige att använda DLR-funktionen ihop med med blinkersfunktionen, inte två lampor i samma lampa så att säga. Därför är det enklast att sära på blinkers och parkeringsljuset och flytta ut parkeringsljuset.

I bak med lyktor, blinkers och bromsljus

I bak måste blinkers vara orange och också säras från bromsljuset till skillnad mot USA-utförandet där även blinkerlamporna blinkar rött. Helröda bakljus godkänns normalt bara på en C6 som importerats som flyttgodis. Det vanligaste vid ombyggnaden i bak är att byta de yttre baklyktorna till Europaverionens med orange blinker och köpa ett s.k. Europakit med hela kablaget. De allra flesta brukar behålla de inre baklyktorna, vilket inte brukar vara något problem vid besiktningen. I USA-versionen har de inre baklamporna funktionen broms/blinkers och bakljus till skillnad mot de Europeiska, som endast har funktionen dimbakljus

Beställningsunderlag

Den som funderar att köpa kablage och utnyttja rabatten hos Eckler's, varsågod här är underlaget:

- Corvette Taillight Wiring Harness, European, 2005-2009, behöver modifieras för att fungera på USA-version, pris \$140, Item# 48821.
 - Corvette Rear Side Marker Light, left, \$38 styck, item# 48802.
 - Corvette Rear Side Marker Light, right, \$30 styck, item# 48803.
 - Corvette Taillight Assembly Inner left and right, \$120 paret, # 48846, 48847.
- På Corvette Central finns de yttre europeiska baklyktorna för 2 x \$137 med part# 49611L, 49611R.

Som skrivits tidigare har vette.se tagit fram en ombyggnadssats, som finns att beskåda på www.vette.se.

Lars modell för ombyggnad

Största problemet enligt Lars ligger ju i att styrenheten skickar ut ström till både broms och blinkers bak, på samma kabel. Lars har tagit styrström från framblinkers för att driva två relän (ett relä till vänster respektive höger sida) Där har han lagt på både skärmblinkers och bakblinkers. När sidoblinkers och bakblinkers ligger på relän känner inte styrenheten av någon ökad belastning på framkretsen. Till blinkers bak får man dra en ny ledning (två ledare) lämpligen på bilens högra sida från reläna fram till blinkers bak. Styrström till reläna togs vid säkringsdosans utgång till framblinkers. På originalkablarna bak (befintlig broms/blinkers ledning) har Lars monterat ett 6,8 ohms effektmotstånd för varje glödlampa. Alltså, två till varje ledning monterade på en aluminiumskena, skruvade på jordplinten bakom höger lamporna. Eftersom originalkablarna inte

används kommer det blinka som en glödlampa vore trasig (för fort) om inte effektmotstånd monteras. Bromsljuset går bra att lägga på samma ledning som mitten bromsljuset i spoilern. Det går över relä och är redan säkrat med 15A. Parkeringsljus fram har Lars kopplat på sidoljuset fram och monterat in i främre dimljuset (5w lampa). Man får demontera dimljuset och borra ett hål för gummigenomförning och lamphållare. Bäst är att montera uppifrån för att klara mått kraven för hur ett parkeringsljus skall vara monterat. Sidoljus bak är bytt till orange enligt Europakrav. Yttre baklamporna har bytts till Europa modell. DRL (Day Running Lights) har Lars bara tejpat över polerna på glödlampan, men allra bäst är väl att klippa av anslutningarna på glödlampan (tunna trådar på sockeln) om man inte vill göra det mer permanent och helt klippa kabeln.

Bengts modell för ombyggnad

Bengt valde en egen variant av Lars modell för sin ombyggnad och har byggt en egen säkringsdosa/kopplingsdosa där man inte behöver koppla om i bilens dator, vilken han gärna kan tänka sig att sälja till behövande. Han började med att köpa ett Europakablage från Klintberg & Way. Det är ett kablage som innehåller kabelhärvan för hela bakdelen, backlampor, mittbromsljuset, båda bakljuset och sidolampor. Huvudkontakten till kablaget passade inte och Bengt fick ta orginalkontakten på sin 2005 (passar på 2006 och nyare) och löda över. Bengt behöll de inre röda USA-ljuset bak fick även där flytta orginalkontakten. Signalen till parkeringsljuset fram drogs från de främre sidolamporna (ingen belysning i Europa-versionen) och monterades i dimljuset. Bengt borrade också hål för ventilation i dimljuset. Sidoblinkers fram dockades på framblinkers. Bengt skalade framblinkerskabeln och lödde ihop

för att ta strömmen. Det är tre kablar i hållaren – de två yttre (jord och plus) är blinkers och mitten är DRL. Metoden har varit lödning och krympslang, dvs skala utan att klippa. DRL ljuset släckte Bengt genom att modifiera i lampan. Han tog bort blecket, det sitter 4 st trådar, klippte tråden till DRL på lampan så att om DRL-lampan måste bytas är originalet oskadat. Ingen säkring är borttagen. Bengts egen konstruerade säkringsdosa/kopplingsdosa är prydligt monterad med två originalskruvar, dold bakom mattan framför passagerarens fötter. Två effektmotstånd är monterade på varje sida om säkringsdosan/kopplingsdosan för att sänka blinkershastigheten. Fyra st 6,8 ohms effektmotstånd två till varje sida i bak som styr blinkershastigheten i bak. Han har klippt sladdarna till blinkers bak (gul o grön) i kontaktstycket med röd knapp och därmed fått bort dubbelfunktion med dubbla bromsljus mm. Från säkringsdosan hämtas styrström till blinkers bak från signalen till blinkers fram. Framsystemet för blinkers driver således även blinkers i bak.

Andra modeller för ombyggnad

Man kan även med en Tech II gå in i C6:ans dator på en USA-version och ställa om vissa funktioner för att minska behovet av ombyggnad. För C6 med manuell växellåda kan man ställa in för Europa och för C6 med automatlåda (from 06 modell) kan man ställa in för Japan. Ställer man in fel kan man få felmeddelande som "Service column Lock" med följderna att bilen vill inte starta. Även förändringar i funktionen av stereon kan åstadkommas med en Tech II och justering i bilens dator. När det gäller ombyggnad av navigation till Europa, så måste man ha tillgång till en dvdskiva med uppdateringar av mjukvara förutom kartunderlaget. Kanske ni läsare av CM kan komma med mer underlag, så jag kan ytterligare komplettera artikeln. Det finns fler firmor som säljer ombyggnadskit för att koppla om



Höger överst: Mobima i Örebro sätt att koppla om i bak på USA-versionen; Man monterar Europa-lykter ytterst i bak och ytterljuset fungerar europeiskt och innerljuset behåller USA-funktion utom blinkers.

Höger nederst: En annan typ av "split" som delar upp stoppljus och blinkers i bak. Man byter ytterlamporna till Europa-lykter och kopplar på de yttre lamporna. Mobima i Örebro säljer även denna modell.

delar på broms/blinkers i bak. Mobima i Örebro saluför två olika typer av "split" enligt bilder.

Till sist, planera din import noga och räkna in kostnaderna för att du tvingas bygga om din USA-importerade C6 även med original strålkastarspolning. Det kan vara värt att överväga om det inte är enklare att från början köpa en C6 i Europa-version.

Lycka till med import och ombyggnad.