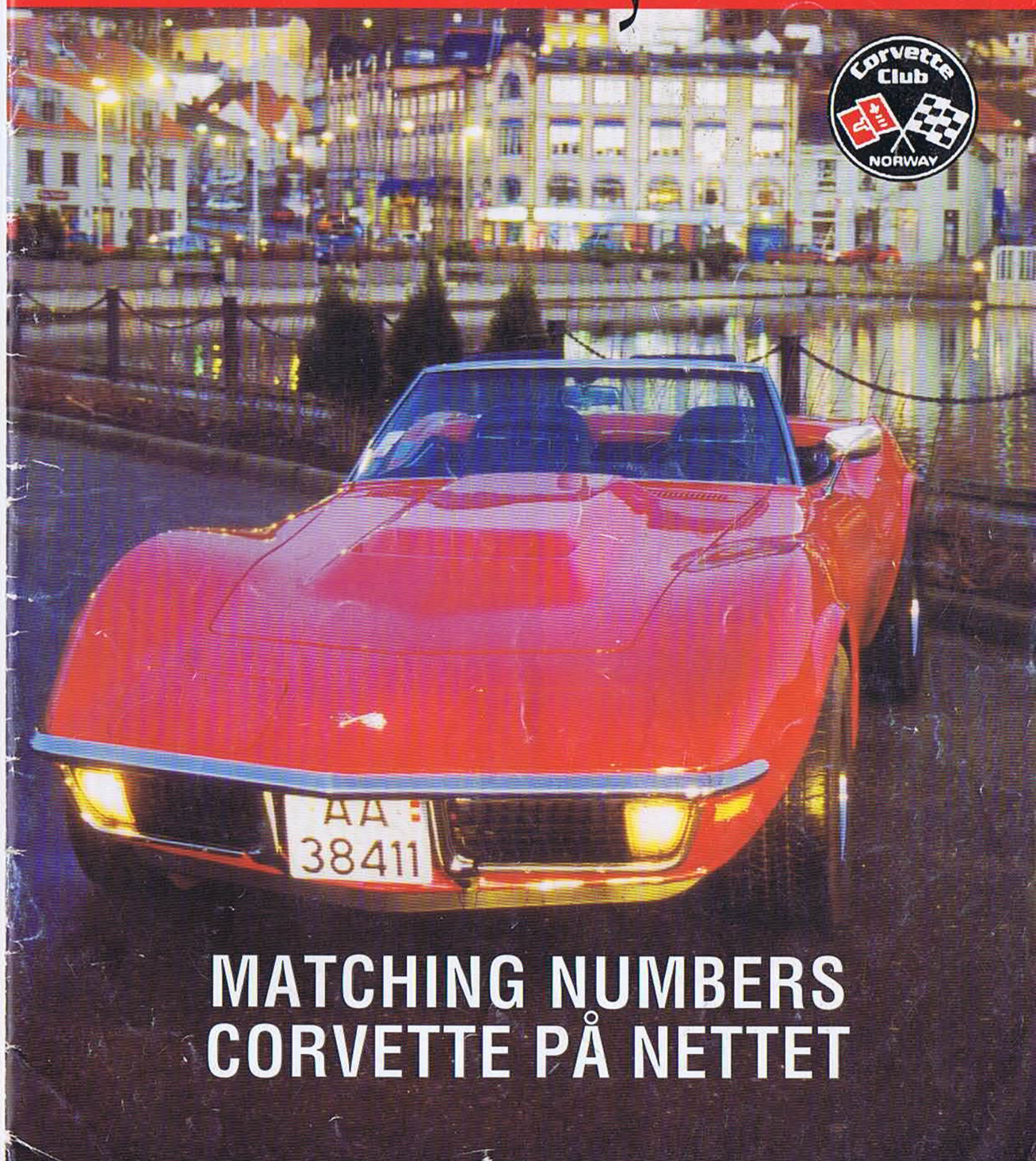
CORVETTE journalen

NR.1/2000
8. årgang
Løssalg kr. 50,-



MATCHING NUMBERS
CORVETTE PÅ NETTET

CORVETTE
Original och repro nytt & beg. 1953-82

RestoVette KB
Original & Repro

- Slitdelar
- Gummilister
- Inredningar
- Kromdelar
- Emblem
- Dekaler
- Böcker
- M.M.

Vi träffas säkrast: lörd 13-17
övriga dagar 20-22

Tel 00946-13-414 39
el.
00946-708-327 365
Fax 00946-13-414 79

E-mail:
rvette@linkoping.mail.telia.com

Corvette Journalen

Corvette Club Norway
Nr. 1, 2000

STIG NYGÅRD

STYRET:
Christian Fett - president - 22 76 11 70
Hilde Ertnes - kass. / reg.fører - 69 28 62 12
Jon Ertnes - LMK / dist. kont. - 69 28 62 12
Kjeld Aagaard - materiellforv. - 22 28 69 17
Monica Tvenning - sekretær - 92 28 76 55
Kai Eriksen - aktivitetsleder - 22 21 20 02

KONTAKTPERSONER:
Midt-Norge: Steinar Tyholdt - 73 97 15 30
Sør / Vestlandet: Kjetil Kleppe - 51 42 20 29
53 - 67 + 80-tall: Jon Bråten, 63 96 86 52
68 - 72 motor: Tom Herskedal, 64 94 21 30
68 - 72 tekn.: Stig Nygård, 35 94 78 11
Import: Vidar Aas, 62 45 09 90

MEDLEMSKONTINGENT:
Hovedmedlem kr. 350,-
Familiemedlem kr. 100,-
Bankkonto: 6210.05.08112

REDAKTØR:
Tore Robert Klerud
90 55 67 20
klerud@online.no
BLADETS ADRESSE:
Corvette Journalen
v/ Tore Robert Klerud
Klerud
1870 ØRJE

ANNONSEPRISER:

Bruktmarked for *personlige* medlemmer *gratis*. Ellers:
Kvart side sort / hvitt: kr. 200,-
Halv side sort / hvitt kr. 300.-
Hel side sort / hvitt kr. 500,-
Hel side farger kr. 1.500,-
Prisene gjelder ferdig innlevert materiell.

NESTE UTGAVE:

Neste Corvette Journalen kommer i juni. Frist for annonser og annet innsendt stoff er 15. mai.
Send gjerne stoff på e-mail til «klerud@online.no».
Corvette Journalen settes i QuarkXPress på Apple Macintosh.

Fra førersetet:

Årsmøtet er avholdt, og jeg takker medlemmene for fremmøtet og den støtten som det gamle og det nye styret har fått. Jens Balchen har vært med i klubbens styre siden 1994, og hatt forskjellige oppgaver for klubben. Han arrangerte vårt andre Landstreff i Kristiansand, som var meget vellykket, og har vært sekretær i styret. Det siste året har han stort sett hatt ansvaret for vårt samarbeid med LMK, men nå har han mer eller mindre flyttet til Shanghai, og av den grunn trukket seg fra styret. Jeg takker Jens for samarbeidet, og håper at vi fortsatt vil ha kontakt med ham da han fortsatt har sin Corvette lagret inntil han vender hjem.

Ellers vil jeg få oppfordre medlemmene til å sette av pinsen i år til Landstreffet. Det at pinsen sammenfaller med Landstreffet håper vi at skal trekke flere deltagere enn noen gang tidligere. Følg med på programmet vårt i år. Mye interessant vil skje.

Christian Fett, President

Dette skjer i ukene fremover:

14. mars:	**CCN klubbmøte kl. 1800 hos Auto-Grip As, Breivollveien 27, Oslo. NB: Gode tilbud på dekk og felger denne kvelden!**
6. - 9. april:	**Gatebil 2000 i Østfoldhallen, Fredrikstad. CCN med egen stand.**
8. - 9. april:	**Utstilling Kongstenhallen, Fredrikstad. CCN med egen stand.**
11. april:	**CCN klubbmøte kl. 1900 hos Ski Motorverksted, Nygårdsveien 28, Ski.**
6. mai:	Delemarked, Ekeberg (NVK).
14. mai:	Vårmønstring Ekeberg (ACSN).
14. mai:	Vårmønstring Øvrevold galoppbane, Jar i Bærum (NSK).
20. mai:	**CCN cruising til Arvika Fordonsmuseum. Vi møtes på McDonalds, Furuset, E6 nord kl. 0930. Vi skal innom Magnor Glassverk.**
9. - 11. juni:	**CCN Landstreff 2000, Sarpsborg. Mer info og påmelding side 6!**
12. juni:	**CCN klubbmesterskap på Vålerbanen, etter invitasjon fra Alfa-klubben. Eventuell privat innlosjering ordnes for landstreff-deltagere.**
18. - 20. aug.:	**Amcar Millennium Meet, Trondheim.** CCN vil delta - mer info senere.

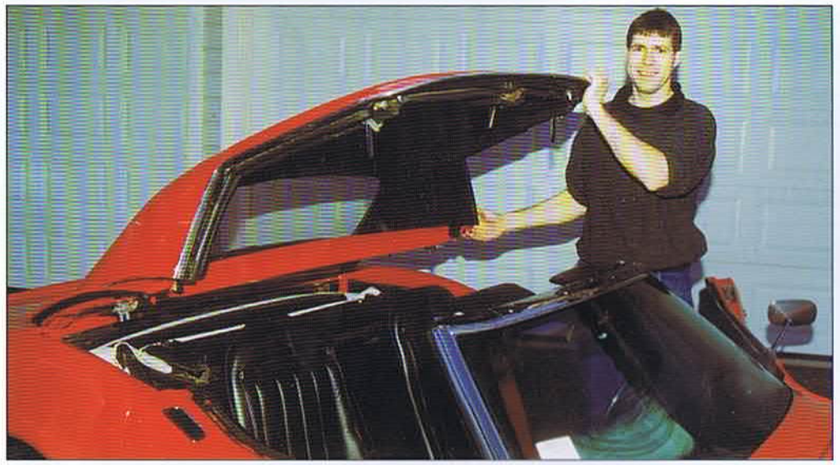
Se også www.amcar.no for arrangement utenfor CCNs regi

Innhold i dette nummer:

Fra vrak til 3,5 sekunder på fem år	Side 4
Invitasjon til Landstreffet 2000	Side 6
Matching Numbers - hva er det?	Side 9
Med Corvette på nettet	Side 13
Corvette returns to Le Mans	Side 17

FØRSTESIDEN

Geir Solheims 1970 454 roadster var for 13 år siden et oppgitt vrak på den andre siden av kloden. Geir tok ansvar, og ga den nytt liv. (Foto: Tore Robert Klerud).



OVER: Restaureringen var tenkt unnagjort både raskt og billig, men bilen var rett og slett for dårlig til å kunne restaureres enkelt. Dermed ble det å beholde den i stedet, forteller Geir.

TIL VENSTRE: Den velutstyrte bilen har også hardtop. Kjekt når man skal kjøre race uten veltebøyle.

UNDER: Alt er originalt av utseende på bilen, helt ned til rally wheels'ene. Geir er original-freak, og kun lystgass-anlegget er synlig under panseret. Motoren er imidlertid frisert innvendig.

Gjenoppsto på den andre siden av verden

I 1987 var bilen på bildene kun et vrak som sto i veien for eieren. Det var i Los Angeles, og tilfeldighetene ville det slik at en haldenser bosatt i Sverige skulle kjøpe den på impuls. Ferdig inntollet til Sverige kostet den ikke mer enn 14.000 kroner, og fortjenestemarginen var dermed lovende. Men bilen ville det annerledes, og i dag er den fremdeles å finne i Geir Solheims garasje. Og Solheim har innsett at det skal godt gjøres å komme over en bedre utstyrt, original big block-Corvette fra dette året.

Tekst og foto: Tore Robert Klerud

1970 er nemlig litt spesielt når det gjelder Corvette. Helt uten at det var planlagt ble det et dårlig år for Corvetten - i hvertfall på papiret. En langvarig streik høsten 1969 gjorde at fabrikken ikke rakk å bli stilt om til den nye årsmodellen før i desember, og dermed ble det bare produsert 70-modeller i knappe syv måneder. 17.316 Corvetter ble produsert mot fjorårets 39.000. Av disse var 6.648 roadstere.

Dermed ble det ikke tid til å få med de helt store forandringene heller. De mest iøyenfallende var nye skjermkanter både foran og bak, som skulle spare karosserisidene for noe av steinspruten, samt nye avtagbare griller over luftinntakene i forskjermene. Dette har i ettertid vært redningen for mange bileiere når panserlås-mekanismen har satt seg fast. Grillene kan nemlig demonteres slik at man får inn hånden. Tidligere måtte man «fiske» fra undersiden av bilen med ståltråd, og håpe på det beste.

På innsiden hendte det heller ikke mye, men man rakk å få med de nye stolene som man hadde utviklet. De var marginalt bedre å sitte i enn stolene fra 1968 og 1969, men ga merkbart forbedret plass under taket, noe som hadde vært gjenstand for mange og høylydte klager.

Under panseret ble det ryddet opp i utvalget, som var mildest talt rikholdig i årene før. 350-motoren som ble introdusert i 1969 ga 300 hestekrefter i standardtapning. Rundt 6.500 kunder nøyde seg med det, mens 4.910 la $158 ekstra på bordet for å få 50 hester til. Helt ny og spennende var LT1-versjonen av 350-motoren, som med mekaniske ventilløftere pumpet ut 370 hestekrefter, men med en pris på $447 ble kun 1.287 slike levert. Med samme panser som big block-modellene, og omtrent samme egenskaper uten den ekstra vekten i snuten, har disse bilene blitt gull verdt i tiden etterpå.

Men av samtiden ble de oppfattet som unødvendig dyre. Da var det mer fristende med 390 big block-hester til $289, noe som 4.473 personer krysset av for. «LS5» var betegnelsen på denne motoren, som hadde økt i volum til 454 kubikktommer dette året. Det var også bebudet en «LS7»-modell med 460 hestekrefter, og en ekstrapris på hele $3.000, men ingen slike ble levert.

Den første eieren av denne bilen krysset for det eneste tilgjengelige 454-alternativet, og med det samme han var igang krysset han for litt av hvert annet også. Kodene viser at bilen opprinnelig var Donnybrooke Green med Saddle interiør av deluxe-typen, med ekte skinn, cut pile teppe og treimitasjoner på dørsider og dashboard. 3.191 biler hadde deluxe-interiør til $158 ekstra..

Bilen har også power windows til $63 (4.813 leverte), tilt- og teleskopratt til $84 (5.803 leverte), power steering til $105 (11.907 leverte), fabrikkmontert alarm til $31 (6.727 leverte), AM-FM radio til $172 (14.529 leverte).

Bilen ble også levert med original hardtop til $273 som en av 2.556 biler, og det mest sjeldne på bilen er rear window defrosteren, en vifte som blåser luft opp på bakvinduet gjennom et gitter i cab-lokket. Kun 1.281 Corvetter hadde denne viften i 1970, og eierne måtte bla opp $37 ekstra for å beholde oversikten også bakover.

Geirs bil er forøvrig en av 5.102 med TH-400 automatgear, og den mangler power brakes. Men det går å få stoppet den selv om man må trå litt, forsikrer han.

Geir Solheim har alltid hatt sansen for raske amerikanere, og som haldenser følte han seg fristet til å «bli svensk» noen år for å oppfylle drømmen. På tur i Los Angeles i 1987 kjøpte han og en kamerat en strøken 1967 coupe, og mens de jaktet på deler til den dumpet de borti denne bilen.

– Den var sprekt i karosseriet, rusten, ukomplett og fæl, men vi hadde plass i containeren og tok den med. Planen var å sette motor i den, lakkere den og fikse minst mulig før vi solgte den, forklarer han.

Det er sjelden så enkelt som det låter. Det var det ikke i dette tilfellet heller, selv om han fikk bilen lovlig inn i Sverige for 14.000 kroner inklusive frakt og avgifter!

– Da vi skulle skifte foringer i bakhjulsopphenget satt alt fast, og for å få det løs måtte vi til slutt løfte karosseriet fra rammen. Dermed var det klart at det ikke ville bli billig likevel, så jeg bestemte meg for å gjøre jobben skikkelig, forteller Geir.

Rusten ble reparert med sandblåsingshjelp fra Thor Solberg i Halden. Karosseriet måtte bøtes både foran og bak, og interiøret var heller ikke brukbart. Nytt interiør ble skaffet - deluxe-versjon som originalt, men Geir skiftet til sort farge. Utvendig fulgte han også egen smak, og Sørlie Billakkering i Halden fikk æren av å lakke bilen i tilnærmet Monza Red farge. Alt annet arbeid gjorde han selv i løpet av en femårsperiode.

Det inkluderte også det maskinelle. En motorblokk fra riktig tidsepoke ble kjøpt i Göteborg, og den ble påsatt topper fra en 1970 «LS6»-motor.

– De har rektangulære porter, mens de originale «LS5»-toppene har ovale, forklarer han, og legger til at dette er «nesten» korrekt: «LS6»-motoren kom ikke før i 1971 på Corvette, men var å få i Camaro og Chevelle allerede i 1970. Da ga den 435 hester, men med en mer moderne kam, porting og litt bearbeiding av forbrenningskamrene har Geir målt sin motor til 520 «ærlige» gamper i benk.

– Jeg liker at alt ser originalt ut utenpå selv om jeg har behandlet det litt innvendig, sier Geir, som tok Corvetten med som flyttegods tilbake til Halden i 1994.

Ti år etter restaureringen ser bilen fremdeles meget bra ut, selv om Geir bruker den flittig - ikke minst i bilsportsammenheng. Først kjørte han litt på Rudskogen, i senere tid har den fått prøve seg jevnlig i street legal drag racing.

– Med lystgass har den blitt klokket fra 0 til 100 på 3,5 sekunder. Det er jo ikke så verst, smiler Geir, som innrømmer at det har kommet et og annet bud på bilen gjennom årene. Men følgesvennen blir værende i Ringveien.

Skulle original-motoren bli for veik en dag, ligger det nemlig en stroket 490 klar i garasjen…

Corvette Club Norway's Landstreff 2000:

– Velkommen til Særp!

Tekst: Tore Robert Klerud

I år har vi gleden av å ønske velkommen til Landstreff i det «bredeste» av Østfold, nærmere bestemt på Grålum ved «Særp» - eller Sarpsborg, ca. 9 mil syd for Oslo på E6. Åstedet er Quality Hotel Sarpsborg, som for tiden er under bygging. Det store og flotte hotellet åpner dørene i mai måned.

Denne gang er Landstreffet også lagt til pinsen. Programmet er ikke helt klart når dette skrives, men vi håper at så mange som mulig av medlemmene har anledning til å møte opp. Fredag vil fremmøtet på hotellet skje både enkeltvis og i samlet flokk utover ettermiddagen. Som vanlig vil det bli felles avreise fra flere steder, og mer informasjon om dette vil sendes ut til de påmeldte i god tid før Landstreffet.

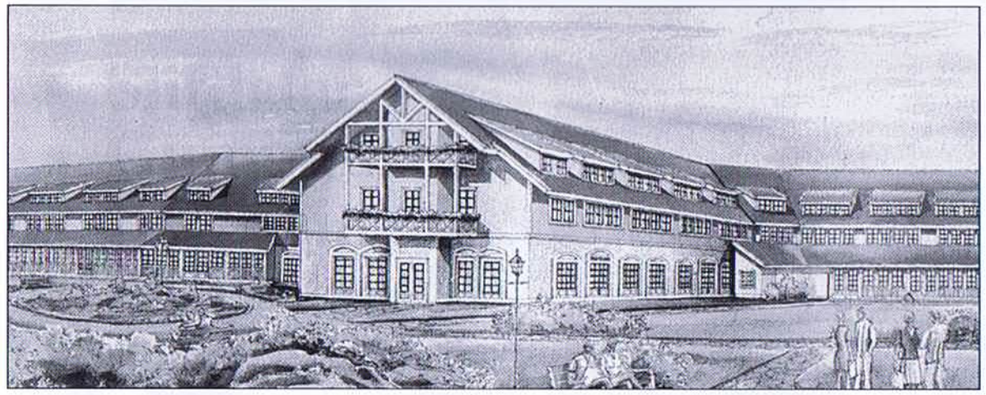
Fredag kveld vil det mest sannsynlig bli innendørs «Beach Party» i hotellets eget «Badeland». Lørdag blir det utstilling av bilene i Sarpsborg sentrum, og deretter aktiviteter som for eksempel rebusløp, cruising eller lignende. På kvelden lørdag blir det som vanlig treretters festmiddag med premieutdeling, og påfølgende festlig samvær med dans i hotellets restaurant-del.

Nybygd hotell med masser av hyggelige tilbud til tross har vi vært heldige, og fått til priser som ikke bør være avskrekkende i forhold til tidligere år. Hotellets ledelse har strukket seg langt for å få oss til å komme, og det gir seg hyggelige utslag i ting som bevoktning av bilene utenfor hotellet hele døgnet, utført av to vektere. Videre ser det som nevnt også ut til at vi får reservert hele badeland-avdelingen med 25-metersbasseng, ekstra oppvarmet terapibasseng, vannsklier og strømningskanal på fredag kveld, i hvertfall dersom det blir bra fremmøte. Og det bør det sannelig kunne bli også i år. Skal vi satse på å runde 50 biler?

Hotellet ligger forøvrig i gangavstand fra naturskjønne omgivelser ved Tunevannet, og Sarpsborg byr forøvrig på såvel vakker natur som golfbane, handlesenter og museum for den som måtte ønske å gjøre annet enn bare å se på biler hele tiden.

Prisene for oppholdet finner du på vedlagte påmeldingsskjema. Prisene inkluderer fullpensjon fra fredag kveld til søndag frokost. Drikke på fredag kveld er ikke inkludert.

Husk påmeldingsfristen for Landstreffet den 2. mai, og returnér vedlagte påmeldingsskjema i posten eller på faks til adressen / nummeret som står oppført snarest mulig.



Midt i tjukkæste Østfold skal årets landstreff arrangeres, og deltagerne kan se frem til et opphold i nybygget luksus ved Sarpsborg (Faksimile fra hotellets brosjyre).

... og til Vålerbanen!

Pinsehelgen kan bli en virkelig fartsfylt og sosial helg for de som ønsker det. Mandag 12. juni, andre pinsedag og dagen etter at Landstreffet i Sarpsborg er over, er vi nemlig invitert til Vålerbanen av Alfa-klubben, slik at vi kan få testet bilene våre på banen.

For de som har for lang vei til å reise hjemom etter Landstreffet søndag, kan privat innlosjering i Oslo ordnes. Vi vil ha felles avreise på mandag.

De påmeldte til både Landstreffet og racing på Vålerbanen vil få nærmere beskjed om tidspunkt og samlingssteder for felles avreise. Benytt vedlagte påmeldingsskjema.

Husk påmeldingsfristen 2. mai for både Landstreffet og banekjøringen!

Årsmøtet 2000:

Flere koster og nye tak

Tekst: Tore Robert Klerud

Årsmøtet på Kongsberg 19. februar bød ikke på radikale forandringer i klubbens aktivitet. President Christian Fett tok også i år gjenvalg, men styret er nå utvidet med én person slik at det skal bli enklere ved neste korsvei å gjøre forandringer uten å miste kontinuiteten.

Med seg i det nye styret får han Monica Tvenning som sekretær og arrangementsleder, Hilde Ertnes som kasserer og registerfører og Kjeld Aagaard som materiellforvalter. Jens Balchen avløses av Jon Ertnes som arkivar, LMK-kontakt og distriktskontakt, og Kai Eriksen fra fjorårets arrangementskomité er nå valgt inn i styret til nyopprettet verv som aktivitetsleder for sport.

Nils Ole Frønæs er valgt til varamann med spesielt ansvar for medlemsverving, mens Per Oscar Jacobsen fortsetter som revisor. Frode Alhaug og Tom Herskedal utgjør valgkomité for neste år.

Regnskapet viser en stabil og god utvikling, med et overskudd på drøyt 12.000 kroner i fjor. Ved årsskiftet hadde klubben tilsammen 215 medlemmer, hvilket betyr en vekst på 7,5 prosent i 1999. Vi vet at det fremdeles er mye å hente her, og det er da også lagt budsjettert med en viss økning i inneværende år. Så langt har det vist seg at nye medlemmer ikke kommer av seg selv, så synlig tilstedeværelse og aktiv publikumskontakt på diverse større treff blir minst like viktig i sesongen som står foran oss. Her kan alle gjøre en innsats.

Våre søsterklubber både i Norden og andre steder har allerede i flere år vært synlige på Internet, og det ble også besluttet på årsmøtet at vi nå ikke kan utsette dette lenger. Konkret arbeid er nå igang for å planlegge og få gjennomført dette, og vi håper å kunne komme tilbake med mer detaljer i neste nummer av Corvette Journalen.

Medlemskontingenten for neste år ble besluttet holdt uforandret, på 350 kroner. Nytt er det imidlertid at nye medlemmer som melder seg inn etter første september kan velge om de vil betale kr. 200 for resten av året, inklusive ett nummer av Corvette Journalen, eller full kontingent og motta tidligere utgitte blader fra samme år.

Det ble også besluttet å øke noen av honorarene. President, kasserer og redaktør av medlemsbladet vil heretter motta 1.500 kroner årlig, mens øvrige styremedlemmer mottar 750 kroner.

18 stemmeberettigede var tilstede på årsmøtet, som mange også passet på å kombinere med et vellykket weekend-opphold.

BUDSJETT

CORVETTE CLUB NORWAY — ÅR 2000

Inntekter		Utgifter:	
Medl. Kontingent	80.000	Kjøp klubbeffekter	6.000
Annonse inntekter	12.000	Styre honorar	6.000
Salg klubbeffekter	6.000	Redaktør	1.500
		Corvette Journalen	46.000
		Kontor rekv.	5.500
		Porto	14.500
		Ekstern medl.skap	1.000
		Utstilling/møter	1.500
		Div. kostn.	5.500
		Overskudd	10.500
	98.000		98.000

Balanse og regnskap for 1999 på neste side

CORVETTE CLUB NORWAY

BALANSE PR. 31.12.99

AKTIVA		PASSIVA	
Kasse	3.507,-	Egenkapital pr. 1/1:	83.961,41
Bank/Post	50.828,49	Årets overskudd	12.132,08
Tilgode kunder	8.300,-		
Lager klubbeffekter	28.798,-		
Data utstyr	4.660,-		
Sum Eiendeler:	96.093,49	Sum Gjeld og Egenkapital:	96.093,49

CORVETTE CLUB NORWAY

ÅRSREGNSKAP PR: 31.12.99

Inntekter:			Utgifter:	
Medl. Kontingent		74.800,-	Styrehonorar	4.500,-
Annonseinntekter		11.150,-	EDB	861,33
Salg Klubbeffekter:	5.398,-		Kontor rekv.	4.772,25
- Vareforbruk	3.540,-		Corvette Journalen	41.748,-
Nettosalg kl.effekt:	1.858,-	1.858,-	Porto	13.766,-
Loddsalg		430,-	Underskudd Landstreff	3.664,-
Gave fra Opel Norge		2.500,-	LMK	759,-
Renteinntekter		1.449,15	Div. kostnader	6.039,44
			Leie møtelokaler	1.000,-
			Avskrivninger EDB	2.330,-
			Rentekostn./gebyrer	615,05
			Årets resultat:	12.132,08
Sum		92.187,15	Sum	92.187,15

CORVETTE CLUB NORWAY
SLEDEVEIEN 9
1593 SVINNDAL.

OSLO-31-JANUAR-2000

Att.: HILDE JOHANSEN ERTNES

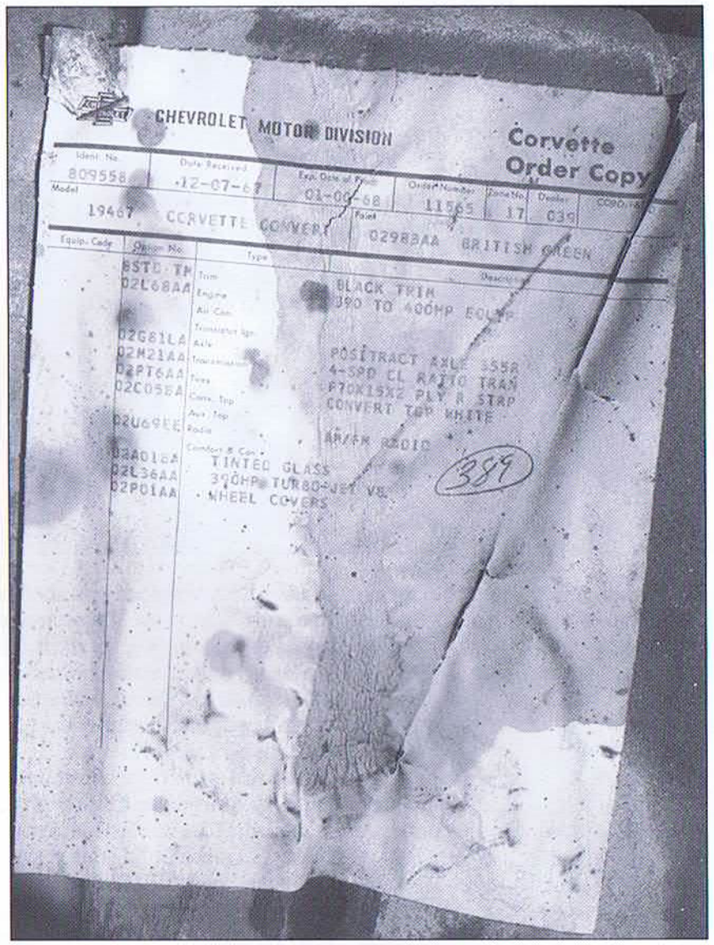
JEG HAR LEST GJENNOM REGNSKAPER FOR 1999 OG FUNNET ALT I ORDEN.

MED VENNLIG HILSEN

PER O.JACOBSEN

«Matching Numbers»

En gammel C3-Corvette kan uavhengig av papirmengden som følger med bilen si mye om sin opprinnelse, og det er også til stor del mulig å fastslå om delene som sitter på bilen har vært der bestandig eller blitt utskiftet med årene. Vårt medlem Gunnar Teig er blant de som har fattet interesse for å sjekke om hans bil faktisk er så original som det ble påstått ved kjøpet, og her er hans beretning om hva han så langt har funnet ut. Les, lær og bli bitt av basillen du også!



Tank Sticker, eller Corvette Order Copy, er en av de legendariske kildene til kunnskap om gamle Corvetter. Alle C3-bilene skal ha denne limt på toppen av bensintanken fra fabrikk, men de er utsatt for vær, vind og bensinlekkasjer, og er dermed svært ofte uleselige dersom de i det hele tatt finnes på plass ennå. En av tingene du kan lese her, og som du kanskje ikke finner ut noe annet sted, er hvor bilen ble solgt da den var ny, gjennom dealer-koden.

Tekst og foto: Gunnar Teig

«Matching numbers» betyr ikke at vognkortet stemmer med chassisnummeret på Corvetten. Det betyr heller ikke at serienummeret på motorblokken stemmer med chassisnummeret på bilen - men dét er en god begynnelse.

Matching numbers vil si at alt som er kontrollerbart må være riktig. For biler uten dokumentasjon vil det si at alle deler som har serienummer innslått må være på plass, og stemme med chassisnummeret. Trim tag forteller om karosseriet er det riktige. Corvetter kan videre være dokumentert med window sticker, tank sticker og «Protect-o-Plate», gjerne også med full historikk. På selve bilen må motor, gearkasse, ramme og eventuell bensininnsprøytning stemme med serienummeret.

Videre må alle støpenumre på bilen stemme. Delene på bilen kan ikke være produsert etter at bilen ble montert på fabrikken. Det som er allment godkjent er deler som er produsert med datokode tidligst seks måneder før, og senest én uke før bilen er montert. Så kommer i neste omgang alle skruer, muttere og så videre, som må være av korrekt type og med korrekt merking. Dessuten må de sitte den rette veien, det vil si den veien de ble montert på samlebåndet.

Ingenting er en tilfeldighet. Korrekte stensiler, lakkmerker og fettstift-merker må være der, og dette er bare begynnelsen på lidenskapen. Du vil etterhvert føle deg som en arkeolog…

Artikkelen fortsetter på side 10, 11 og 12

På A-stolpen finnes en plate med bilens chassisnummer, leselig utenfra i henhold til en amerikansk lov som kom i 1967 eller deromkring - og som resten av verden endelig har begynt å kopiere nå sent på 90-tallet. Dette er det første man sjekker at stemmer overens med vognkort og sådant mere.

Det var i 1978 jeg bestemte meg for å kjøpe en 1968 Corvette, men det tok 12 år å realisere den drømmen. I mellomtiden ble det kjøpt en og annen Corvette-bok i England og på Automobilia i Oslo.

I 1990 var tiden moden for handel, og den riktige bilen sto til salgs. Jeg dro avgårde etter noen telefonsamtaler, og fikk høre av eieren at det var en Corvette med matching numbers. Han viste meg at serienummeret på motoren og chassisnummeret stemte overens. Videre viste han meg at bokstavene IM på motorblokken betydde 435 hp. Han forklarte også at gearkassen var en tettsteget firetrinns M21, og at differensialen hadde brems med 3.08 i utveksling.

Dette viste det seg senere at ikke stemte helt. Eieren tok meg imidlertid med på en kort prøvetur, hvor han la igjen godt med både gummi og glassfiber. Bilen bråkte og vibrerte, men det tenkte jeg ikke så mye på. Det var den første og eneste Corvetten jeg så på, og etter en kaffekopp dro jeg hjem.

Det tok fire ukers tid før det ble handel. I mellomtiden var jeg innom Automobilia og kjøpte «Vette Vues Fact Book of the 1968 - 1972 Stingray» av M. F. Dobbins. Jeg har stort sett kjørt originale biler opp gjennom tiden, så tanken på matching numbers var ikke så fjern. Etter at boken til Dobbins var både lest og studert, så var jeg «hekta».

Det viste seg at koden IM på motorblokken ikke betydde 435 hp, men 400 hp med manuell kasse. Dette tok jeg ikke opp med eieren før kjøpet. Det hadde sikkert vært moro med kode IR på blokken, men 400 hp motoren ble kun levert i 1.932 Corvetter, mot 2.898 enheter for 435 hp. Differensialen inneholdt en 3.55, og ikke 3.08 som antatt ved kjøpet.

Da bensintanken var demontert og kunne beskues, var det flere tiår med gammelt støv der. Men på venstre side var støvet noe annerledes. Jeg hadde en myk pensel som jeg forsiktig børstet støvet med. Det gamle arket som hadde vært limt på på fabrikken satt der fremdeles. Samtidig som jeg gjorde forsiktige børstebevegelser kunne jeg lese det som sto. Jeg er altså den heldige eier av et såkalt tank sheet, eller Corvette Order Copy, som det heter. Siden jeg hadde lest endel om dette fenomenet var dette utrolig spennende, og til alt overmål satt den fremdeles på tanken og var like hel. Den har vært utsatt for en bensinlekkasje, men den har klart seg. For meg har dette arket siden vært fasiten på all reparasjon av Corvetten.

Men det finnes flere ting som forteller om bilens opprinnelsesdata enn tank stickeren. Her er noen av dem:

På A-stolpen står chassisnummeret, og det ser du gjennom frontruten. Det sitter et tilsvarende nummer på rammens høyre side, bak oppe på rammen. Dette ser du i mellomrommet mellom rammen og karosseriet, når du får gjort den ren.

Tallene på min bil er 194678S407902. 1 betyr Chevrolet Motor Division hos GM, 9 betyr Corvette, 4 betyr V8, 67 betyr 2 door convertible, 8 betyr årsmodell 1968, S betyr fabrikken i St. Louis, MO, 407902 betyr produksjonsnummer 7902 (serien startet på 400001).

Mer interessant informasjon finnes på «Body plate», som finnes foran i døråpningen på førerdøren, rett over gangjernene.

På min bil inneholder platen følgende informasjon: E28, STD og 983. E28 er «time built»-koden, som forteller når bilen ble montert sammen på fabrikken. E betyr desember, og 28 er datoen. 28. desember 1967, altså. STD er i dette tilfellet «trim»-koden, og standard interiør betydde den gang sort vinyl. 983 er «paint code», og denne fargekoden forteller at bilen opprinnelig var British Green.

På motorblokken finnes det også innslåtte identifikasjonsnummer. Dette finner du når du ser ned på blokkens høyre side foran - på bilens passasjerside, altså. Dette nummeret sitter slik til at det vil bli borte dersom du plansliper blokken, og de som har interesse for nummerlike biler vil følgelig ikke gjøre et slikt inngrep uten å tenke seg om først.

Tallene på min bil er T1221IM18S407902, der T1221IM forteller om motorens tilblivelse og type: T betyr Tonawanda-fabrikken i suburban Buffalo, NY, 12 betyr desember, 21 er datoen (21. desember altså), og IM kjennetegner motortypen som «High performance tri carb 400 hp» med manuell gearkasse (motorblokk-støpingen er forskjellig i festepunktene på manuell og automat).

De siste tallene på motorblokken er som du ser på bildene av mindre størrelse. Det er de tallene du ser etter først, for å finne ut om de stemmer overens med bilens serienummer. Tallene på min bil er altså 18S407902, der 1 igjen betyr Chevrolet Division, 8 betyr årsmodell, S betyr St. Louis og resten kjenner vi igjen som serienummeret på bilen som motoren er montert i.

Neste interessante nummer finner vi på gearkassen. Dette finner du når du er under bilen, ca. fem centimeter bakenfor kontrollpluggen for oljenivå på gearkassens høyre side.

På min bil er det innslått 18S407902, som betyr det samme som på motorblokken, og altså igjen bekrefter at dette er gearkassen som satt i bilen fra fabrikken. I tillegg står det P8T13, der P betyr Muncie, Indiana, og 8 betyr årsmodell. T13 har jeg ikke funnet ut av ennå, jeg er takknemlig for tips.

Videre bakover finner vi differensialhuset, som også har et innslått nummer på undersiden, foran den tverrgående blafjæren.

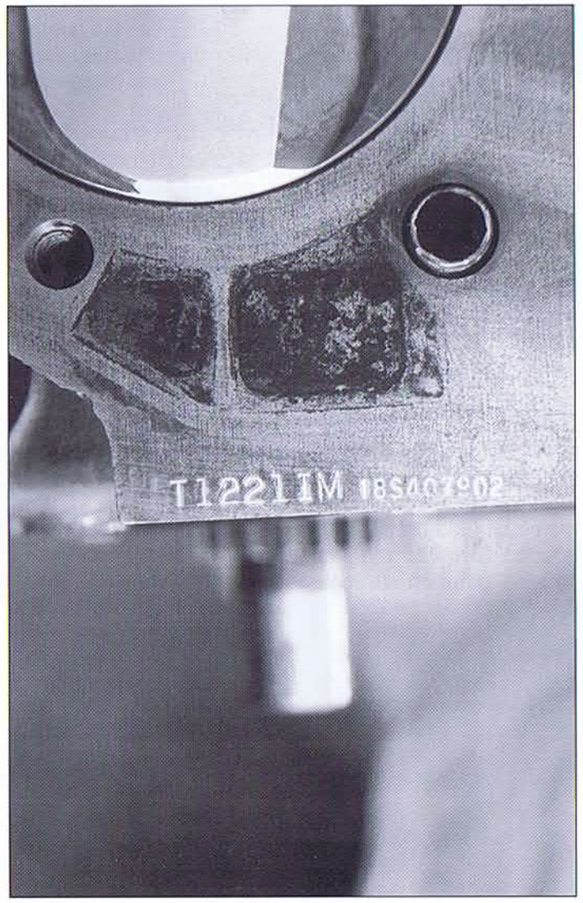
Her finner jeg følgende nummer på min bil: 1AZ121467W. Her betyr AZ at bilen har positraction 3.55 ratio HD, 12 betyr desember, 14 er datoen (14. desember), 67 er året (1967) og W betyr Warren-fabrikken.

Men tilbake til tank stickeren, som inneholder mye informasjon som kan være interessant. Som du ser av bildet er den forholdsvis lettlest, og Chevrolet Division for kjøretøy har tre sporbare koder.

Den første rubrikken inneholder Chevrolet Division number, eller identification number, som brukes av fabrikken blant annet ved transport. På bildet ser du at identification number på min bil er 809558.

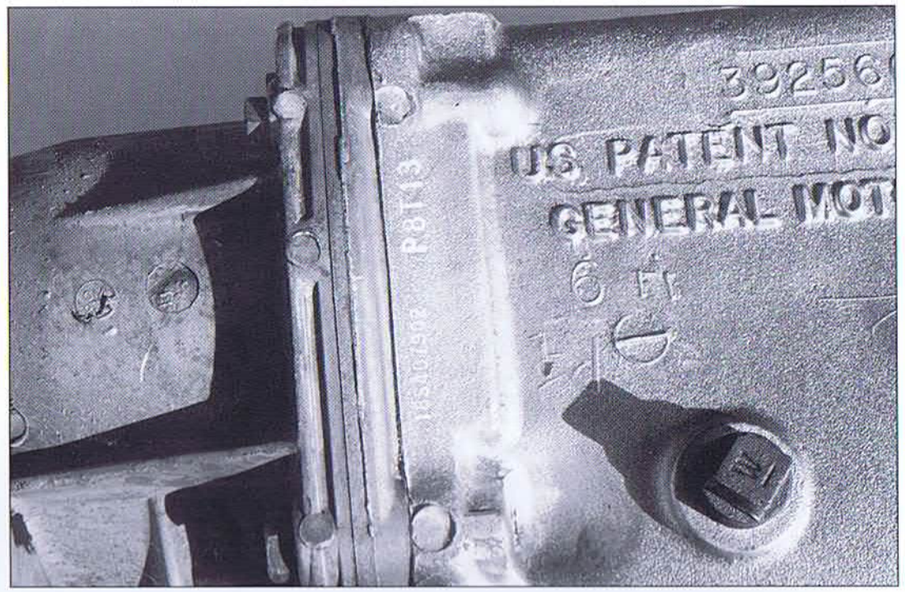
Den fjerde rubrikken inneholder district number, som identifiserer ordren fra forhandleren. Dette nummeret kan ha både bokstaver og tall, og her forekommer det flere kombinasjoner. Dette er kalt Order number eller Dealer order number. På bildet ser du at order no. for min bil er 11565.

Den femte rubrikken inneholder zone / dealer number, som er et femsifret tall. På min bil er det 17039, hvor 17 er zone number og 039 er dealer number. Zone 17 er Memphis, TN, og dealeren har jeg ikke sporet opp ennå. Har noen tips, så er jeg takknemlig for å høre dem.



Øverst, lengst frem på blokken på bilens passasjerside finnes koden som forklarer motortype og støpetidspunkt. Med mindre typer finnes også innslått serienummeret på bilen som den originalt ble montert i, og passer dette overens med serienummeret på selve bilen så er man høyst sannsynlig eier av en bil med korrekt motor. Vær oppmerksom på at disse numrene forsvinner i sponhaugen dersom blokken planslipes, noe enkelte har spekulert i for å fake matching numbers ved å slå inn nye tall etterpå.

Artikkelen fortsetter på side 12



Også på gearkassens høyre side, bak kontrollpluggen for oljenivå, finnes koder som både forklarer gearkassens type og byggedato, samt bekrefter hvilket serienummer bilen hadde hvor gearkassen opprinnelig ble montert.

Disse tre numrene var selvfølgelig de samme på alle dokumentene for denne bilen. Men unntak kunne forekomme, og det skjedde spesielt før bilen hadde fått det endelige serienummeret.

Disse numrene er alle ulike fra In-house Job Number, som er håndskrevet på bilen og order copyen (tank stickeren). Som du ser er det på min bil 389, og dette tallet kan være skrevet på flere steder. På min bil står det på undersiden bak ryggen på passasjersetet i cab-rommet. Disse numrene ble brukt fortløpende sammen med serienummer, og er midlertidige produksjonsnumre som identifiserte de forskjellige bilene på samlebåndet, før de fikk permanente serienumre.

Når det gjelder øvrig dokumentasjon som kan følge bilen, startet det hele med at kunden gikk for å kjøpe ny bil. Corvette Order ble fylt ut med alle options som kunden ønsket, og ble så sendt til fabrikken hvor det ble laget syv kopier. En av disse ble så limt på bensintanken. På min bil er det det siste av de syv arkene, det kan jeg se ettersom stiften som holder arkene sammen sitter fast i tank stickeren min sammen med hjørnene på de øvrige papirene. Resten av papirene fulgte karosseriet, og var festet til fronten av bilen.

Ved slutten av samlebåndet ble window sticker klargjort, og limt på venstre siderute. Samtidig ble garantikortet og «Protect-o-Plate» klargjort og puttet i hanskerommet. På 1968 Corvette er det det minste rommet bak setene. Ved å rive ut svarkortet i owners manualen og sende det inn fikk man «Corvette Owners Card» i retur, sammen med et gratis abonnement på «Corvette News». Kortet er på størrelse med dagens kredittkort, og inneholder eierens navn og bilens chassisnummer. «Protect-o-Plate» var limt til garantikortet, og inneholdt GMs logo samt eierens fulle navn og adresse i uthevet skrift, dato og bilens chassisnummer. Den var av metall, og var også på størrelse med et kredittkort.

En morsom detalj er at jeg ble introdusert for Elvis Presley av noen hardbarkede entusiaster på barneskolen. Det varte ikke lenge før jeg kjøpte min egen Elvis-kassett. Lite visste jeg om Corvetter da, men nå viser det seg at denne Corvetten trolig kjørte rundt i Memphis' gater mens the King levde...

Dette med matching numbers har noen holdt på med i USA siden 70-tallet. De var fem som dro det hele igang. Årsaken var at det ikke holdt å komme med ny bil for å hevde seg i premiesammenheng. I stedet måtte man ta sin nye 3.500 dollars Corvette og lakkere den for 5.000 dollar i tillegg.

At noe er eller var galt er det ingen tvil om, men det er en helt annen historie. Nylig leste jeg imidlertid om at dette med matching numbers er en ny dimensjon innen bilhobbyen. Gammelt nytt, spør du meg, i hvertfall når det gjelder Corvette. Kanskje nytt når det gjelder andre entusiastbiler.

Kilder: «Original Corvette» av Tom Falconer, «1969 Corvette Stingray Guidebook» av Rick Bizzoco, «Vette Vues Fact Book of the 1968 - 1972 Corvette» av M. F. Dobbins og i tillegg andre Corvette-bøker jeg har lest opp gjennom årene.

Venner over hele verden...

«Jeg har venner over hele verden. Ingen i Norge», konstaterte Marve Fleksnes i en hilariøs episode. Corvette-hobbyen åpner også for bekjentskaper over hele verden, ikke minst takket være Internet. Her er en liten guide til grupper som kan gi nettopp DEG både glede og hjelp med konkrete spørsmål.

Tekst og foto: Tore Robert Klerud

Fellesskap med interessefeller er alltid gøy, og for mange er ikke det norske Corvette-miljøet stort nok i så måte. Igjen andre har eller er spesielt interessert i bestemte typer og årsmodeller som det ikke finnes mange av her i landet, og ikke minst i forbindelse med restaurering dukker det ofte opp spørsmål om hvordan ting skal være, hvor man skaffer spesielle deler, og generelle tips om hvordan man kan løse helt konkrete, «sære» problemer.

Internet har på få år blitt en enorm kilde til kunnskap, og bruker man de store amerikanske søkemotorene som altavista.com, lycos.com og yahoo.com på en konstruktiv måte, kan man finne mye nyttig. Ett problem er at veldig mye av det man får opp vil være annonser dersom man bare søker på biltype og årsmodell. Derfor kan det være smart å tenke på spesielle ord som høyst sannsynlig vil måtte inngå i svaret, og legge inn også disse ordene i søket.

Eksempel: Er du på utikk etter nye gummilister til bakvinduet på en 1988 Corvette coupe, og gjerne skulle hatt tips om hvordan du skifter dem ut, holder det ikke å søke på «1988 Corvette». Utfra det som er nevnt over ville i hvertfall undertegnede prøve å søke på følgende tilsynelatende usammenhengende ordrekke: «Corvette C4 coupe weatherstrip rear hatch replacement install replace how to». Også da vil du få opp mye uinteressant, men det er et større håp om at de søkene som rangeres på topp - utfra treff på flest mulig av søkeordene - kan ha noe med saken å gjøre.

Det finnes også adskillige link-sider for Corvette-interesserte, som er laget som en slags startside for Corvette-surfing. Den beste i våre øyne er www.corvette.net, men Internet forandrer seg daglig, og kanskje har du bedre tips. I så fall håper vi du deler dem med oss.

Som nevnt innledningsvis finnes det også et antall spesielle registre, det vil si nettbaserte «klubber», for eiere av bestemte biler. Noen av disse er drevet av ildsjeler som samler informasjon og gjør resultatene tilgjengelig for alle, mens noen få er organisert som mailinglister, altså åpne forum der alle medlemmene kan utveksle tanker, spørsmål og meninger pr. e-mail. Her har vi samlet noen av dem, som vi regner med at vil være av stor interesse også for eiere av Corvetter i Norge. Generelt er usikker språkføring intet problem, amerikanerne er over seg av begeistring for å høre fra folk fra andre kanter av verden som deler sin entusiasme for spesielle biltyper.

Alhaugs 65 /396 og Bekkemoens 65 / 327 hører hjemme i the Sting Ray Registry.

Det finnes minst fire potensielle medlemmer til the 82 Collectors Edition Registry i Norge. Stamlands bil er en av to i klubbens rekker.

Et av de mer profesjonelle registrene er the Grand Sport Registry, med detaljert oversikt over mer enn en tredjedel av de 1.000 bilene. Vidar Aas' bil er kanskje en av dem.

Her finner du dine likesinnede:

The Official C5 Registry Inc..... http://www.c5registry.com
40th Anniversary Registry..... http://www.40thregistry.com
The 35th Anniversary Registry..... http://www.frontiernet.net/~bmyers/35th/index.html
1975 Corvette Roadster Registry..... http://www.globalserve.net/~vidcom/registry
`82 Collectors Edition Registry..... http://www.geocities.com/MotorCity/Speedway/3207/
1995 Pace Car Registry..... http://www.idavette.net/clubs/95registry.htm
1998 Pace Car Registry..... http://www.enteract.com/~wwolfeii/98pcreg/index.html
1978 Pace Car Registry..... http://hometown.aol.com/ehousefyr/auto/index.htm
63 - 67 Sting Ray Registry..... http://members.aol.com/stgrayreg/index.html
The ZR-1 Registry..... http://www.idavette.net/clubs/zr1r.htm
TEAM ZR-1..... http://www.teamzr-1.com/
Grand Sport Registry..... http://www.grandsportregistry.com/
International Corvette Registry..... http://www.geocities.com/MotorCity/4310/icr.htm

– Husk o-ringene!

Vårt medlem Tommy Kovacs fra Vestfold har ringt oss etter artikkelen om bytting av kjølemedium i air condition i forrige nummer. Han har vært borti dette et antall ganger, og har gjort seg noen erfaringer som han vil dele med CCNs medlemmer:

– Alle o-ringer i systemet MÅ byttes. Estercool-olje består av 40 prosent syrebasert alkohol, og denne spiser opp gamle o-ringer som er beregnet på freon veldig raskt, advarer han.

I tillegg understreker han at den såkalte ekspansjonsventilen må byttes. Anlegget arbeider under mye høyere trykk med den nye 134-gassen, og kompressoren er avhengig av egenkjøling. Dersom fordampingen blir for dårlig i forhold til trykket kan kompressoren skjære seg.

Det kan forøvrig også skje dersom det er rester av mineralolje igjen i systemet, opplyser Kovacs, og legger til at det også finnes en annen, mindre kjent løsning enn å bygge om hele anlegget til 134-gassen:

– Problemet er etterhvert å få tak i freon i det hele tatt, og de som har gass tar høy pris for den. Men anlegg av gammel type kan også benytte en gass som heter ISO-49, som er mye billigere og enklere å få tak i, sier Kovacs, som treffes på telefon 35 53 52 01 dersom noen har spørsmål.

Nye forsikringskrav

Besiktningsmann for LMK-forsikring Tom Herskedal på Ski har hatt stor pågang av interesserte etter forrige nummers melding om en ny klassikerforsikring for biler eldre enn 20 år.

Nå viser det seg imidlertid at disse opplysningene ikke er helt riktige lenger; utviklingen stoppet opp i 1998, dermed må bilen være av årsmodell 1978 eller eldre for å være aktuell. Videre må man i tillegg ha en bruksbil forsikret hos Storebrand for å kunne få denne forsikringen, opplyser Herskedal.

Brev fra Kentucky

CCN har fått flere brev fra Ron Arkwright i Kentuckiana Corvette Club. I det senere har han satset hardt på å lære seg litt norsk, og her er et utdrag av hans siste brev:

Overraskelse! Norsk språk dyktighet vilje ikke vaere lett til meg. Likevel jeg ønske til vaere en nybegynner av Norsk slik den jeg makt vaere i stand til lese deres klubb nyhet.

Vi gå til am kino engang en uke. Vi spise hamburger og franske poteter og skojolade melk-shake etter. Eller vi ta bort mat på hjem - kinesisk eller meksikansk.

Vi elske liv, vi elske likefrem ting av liv. Corvetten sportsbil og marsjfart og kjøre fort mid topp nedslatt. Hestekraft av Corvetten spennende nesten liksom kjønn.

Din vennskap vil bli mer verdifull om tid liksom ar 2000 gå forbi. Takk Christian til deres hand av vennskap.

Lang leve Corvetten!

Ron har lagt ved en oversettelse, og vi tar for ordens skyld med den også:

Surprise! Norwegian language skill will not be easy for me. However, I want to be a beginner, a learner, of Norwegian so that I might be able to read your club news.

We go to movies once a week. We eat hamburgers and french fries and chocolate milk-shakes after. Or we take out food to home - Chinese or Mexican.

We love life, we love simple things of life. The Corvette sportscar, and cruising, and speed with the top down. Horsepower of the Corvette is almost as exciting as sex.

Your friendship will become more valuable in time as year 2000 passes by. Thank you, Christian, for your hand of friendship.

Long live the Corvette!

Godt gjort, synes vi. Og Rons forklaring på slutten av brevet er denne:

Min ordforråd grense i deres språk innlysende liten. Jeg laere med min ny Norsk Engelsk ordbok.

... og fra England

Dear Harry!

Please find enclosed a flyer relating to the 2000 Nationals of the Classic Corvette Club U. K. The main show will be on Sunday 23rd July.

We would be very grateful if you could kindly publicize this event in your Magazine, and would welcome any of your representatives who may be able to attend on the weekend. If you require any further information, please do not hesitate to contact Nina Pike or Trevor Norwood on +44 1473 829766 outside of U. K. or 01473829766, e-mail a.s.greenfield@btinternet.com. Further information is also available on our new web site at http://www.corvetteclub.org.uk.

Thanking you in advance for your co-operation, best regards Colin Grace, C.C.C.U.K. Public Relation Officer.

Dermed skulle den invitasjonen være overbragt til våre medlemmer. - Red.

«Tekniske tips» i Corvette Journalen

Har du gjort noe med Corvetten din som andre kan ha nytte av å vite hvordan du gjorde? I bladene fremover er vi spesielt interessert i tips om restaurering av litt slitne C3-biler, da det er kommet inn mange slike. Blant de mest aktuelle temaene er: Feilsøking og restaurering av vacuum-system, omtrekking av convertible-top og feilsøking og reparasjon av elektrisk anlegg. Samt «you name it»...

Ta bilder underveis, og kontakt redaktøren når du føler at du har en story på gang. Vi hjelper deg så godt vi kan med «finpussen»!

Kløe i gassfoten i oktober

Selv den beste kan bli grepet av akutt kløe i gassbeinet, og det er med det som med brev fra fogden - det kommer sjelden beleilig.

Mange av de som hadde møtt frem på klubbens siste møte før jul, på Tyrigrava utenfor Oslo den 12. oktober, ble blanke i øynene av å se videofilmene som dragraceren Sverre Kahrs (til høyre) hadde med seg, og flere lot til å ha sans for hans ord om å ha det gøy og prøve bilene litt i kontrollerte former av og til. Foto: Tore Robert Klerud.

Klar for en ny sesong? Fint!

Når dette skrives er det såvidt blitt mars måned, og fremdeles er det langt frem til sesongen starter for alvor. Likevel, det er om å gjøre å være klar for å få med seg det vi måtte få av sommer også i år, og vi håper alle våre medlemmer vet å benytte sjansene.

Det har lenge vært snakket om å få til mer aktivitet i distriktene, men det kan synes som at dette har gitt lite resultater. Forhåpentligvis vil det bli mer målrettet innsats i den retningen nå som et av styremedlemmene har fått konkret ansvar for å holde kontakten med våre distriktskontakter, og forsøke å utvide dette nettverket.

Også i Corvette Journalens spalter har det etter at undertegnede overtok ansvaret for fire år siden blitt gradvis mindre stoff fra arrangement utenfor det sentrale Østlandsområdet. Det er synd, ettersom vi vet at Corvettene også andre steder blir brukt uten at vi noen gang får se dem på trykk i bladet.

Samtidig etterlyser flere medlemmer i distriktene arrangement også på deres trakter. Det er forståelig, men det er også en kjennsgjerning at vi ikke kan reise fra Oslo for å arrangere cruising på Vestlandet. Ikke hver gang, i hvertfall.

Parolen foran en ny sesong må,fra undertegnedes synspunkt bli følgende:

– Ta initiativ! Lag et CCN-arrangement i din region selv! Det skal ikke mye til: En lørdag eller søndag, et samlingspunkt og et klokkeslett, og en bestemt kjørerute. Kanskje kan dere grille på bestemmelsesstedet, kanskje kan dere besøke et museum. **Og; bestem dette så tidlig at vi får det med i terminlisten i Corvette Journalen, og ta med telefonnummeret til en person som interesserte kan ringe til.**

Resten gjør seg selv, bortsett fra å ta bilder. Og sender dere inn bilder som viser hvor hyggelig dere har hatt det, vil det garantert komme enda flere neste gang.

Corvette Journalens spalter skriker etter slike bidrag. Benytt anledningen - det er dere vi lager bladet for!

God sommer - hilsen redaktøren

Medlemmenes marked:

Corvette-deler selges:

Fiberglass monoleaf bak for 1963 - 1982 Corvette

Flunkende ny «Vette Brakes & Products» 330 lb monoleaf til bakhjulsopphenget på 1963 - 1982 Corvette selges grunnet dobbelbestilling. Direkte bolt on replacement for slitt og saggende original bladfjær, hardware medfølger. Nypris i USA $299 pluss handling, frakt og avgifter, temmelig nøyaktig 4.000 kroner her i landet. Selges kr. 3.300,- fritt levert Oslo.

Henv. Tore Robert Klerud, Ørje, mobil 90 55 67 20, e-mail: klerud@online.no

DAMENE HAR ORDET

****

En liten hilsen fra Ishavsbyen:

Hei, jeg heter Torill Andorsen og er gift med Idar. Vi bor i Tromsø, og når jeg ser ut av vinduet er det ikke akkurat Corvetten jeg tenker på. Snødybden er på nesten to meter når dette skrives, og sannsynligvis blir det enda mer før vinteren gir seg. Mitt håp er at sommeren i år blir like bra som sommeren etter snørekorden vi hadde i 1997.

For Corvetten - den forbinder jeg med sommer, cruising og frihet. Og denne sommeren ser jeg ekstra frem til, fordi Idar monterer tannstangstyring og glassfiberfjærer på vår mørkeblå 1979 modell.
Han legger også entusiastisk ut om hvor mye bedre kjøreopplevelsen blir med presis styring og bedre kjøreegenskaper. Er det rart jeg venter på at snøen skal forsvinne?

Til tross for midnattsolen og den fantastiske naturen vi har å kjøre Corvette i, er det et savn at avstanden til andre Corvette-miljø er så stor.
Men 18. august skal vi til AMCAR's Millenniumstreff i Trondheim, og da håper jeg vi treffer mange av de hyggelige menneskene vi leser om i Corvette Journalen, og ikke minst får anledning til å beundre mange av de fine Corvettene som kommer.

Kakeoppskriften fra Ishavsbyen måtte selvfølgelig bli Iskake:

Mandelbunn

200 g mandler
4 eggehviter
300 g sukker
Pisk eggehvite og sukker, hakk mandlene og bland alt sammen.
Stekes ved 150 grader i ca. 1 time.

Krem

4 eggeplommer og 150 g sukker piskes til eggedosis
0,5 liter fløte piskes til krem
2 ss kaffe (kan sløyfes)
2 doble Daim sjokolader (knuses)
Alt blandes sammen

Ønsker man litt «voksensmak» kan det tilsettes litt konjakk eller likør.
Hell kremen over kakebunnen i formen, og sett den i fryseren.

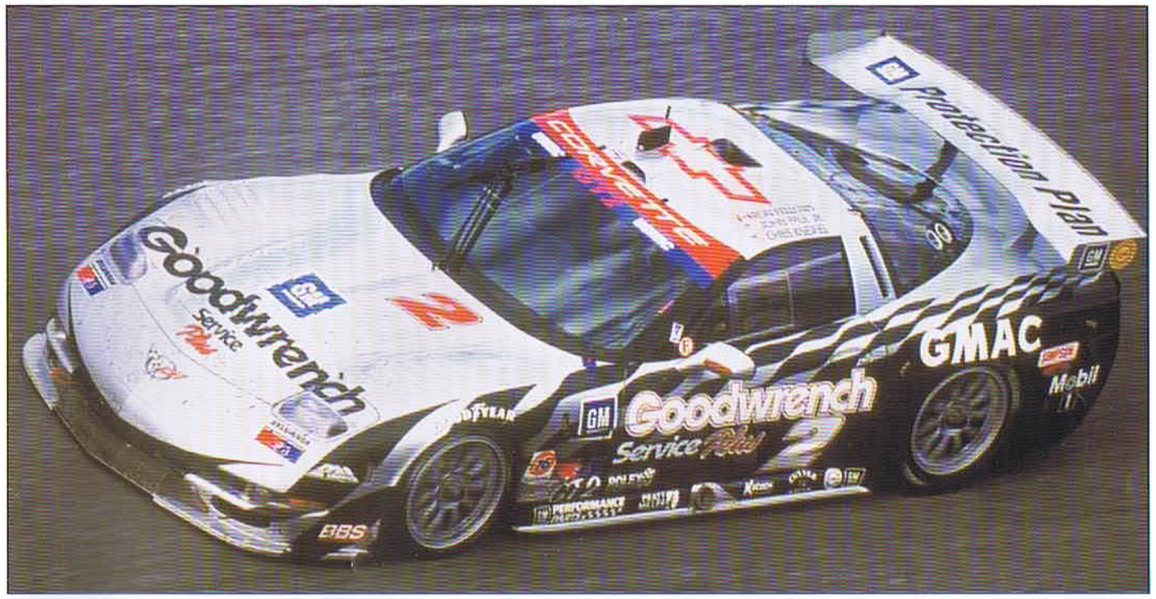
Vennlig hilsen Torill Andorsen

****

Etter oppfordring fra Torill, har jeg utpekt en ny skribent til neste Corvette Journalen.
Denne gangen lar jeg pinnen gå til Gry Nygård, kona til Stig Nygård fra Lunde i Telemark.

SEND INN STOFF TIL DENNE ADRESSEN:
(Det er fint om dere skriver hvem dere «hører ihop med», altså samboer / ektefelle).

Adresse: Hilde B. Johansen Ertnes, Sledeveien 9, 1593 Svinndal.
Tlf. privat: 69 28 62 12, mobil: 951-VETTE (951-83883)
e-mail: hijertne@online.no



Ny frisk på Le Mans

Også i sommer blir det kjøring med race-versjonen av den nye Corvetten, kjent som «C5-R», på legendariske Le Mans i Frankrike.

Jon Ertnes, som følger med på oppdateringene fra USA, opplyser at det etter Rolex 24 hour-løpet på Daytona forleden ble sagt at Corvetten også i år skal være pace car på Le Mans, hvilket i så fall blir for andre år på rad. Det oppsiktsvekkende lakkmønsteret fra i fjor er visstnok videreført, men man har byttet ut blått og rødt med gult på årets versjon, og satsingen skal visstnok være så frisk at sentrale personer har uttalt at «i år tar vi Viperne». Tvi tvi, sier vi.

I en annen klasse kommer dessuten den nye race-Cadillacen til å ha verdenspremiere på Le Mans. Mye å se på, altså, og som vi har nevnt før: Flere nordmenn skal nedover. Ta kontakt med Kjetil Kleppe hvis du er interessert - telefonnummeret hans finner du på side 3.

... og til slutt et brev fra Stovner

Hei, alle sammen, dette er Brita som skriver noen ord. For dere som ikke aner hvem jeg er, så kan jeg si at jeg er kona til Kai Eriksen (han som alltid mekker). Ble dere klokere nå?

Vel, jeg fikk altså bare lyst å sende noen ord til dette trivelige bladet. I skrivende stund (11. februar) er jeg temmelig lei av denne snøfattige vinteren som er over oss. Det som er bra, er at vi er på den «riktige» siden av jula, våren nærmer seg saaakte, men tiden går fort, og snart er det tid for turer med denne herlige kjøredoningen vår igjen! Akkurat nå gleder jeg meg til å treffe igjen noen av dere på årsmøte i Kongsberg, selv uten Corvette! Adskillig senere, nærmere bestemt i juni, er det landstreff i Sarpsborg, med Corvette, og da får jeg treffe enda flere.

Disse landstreffene er virkelig trivelige å være med på! Ros til dere som steller og ordner i stand!
Her blir jeg enda bedre kjent med de jeg kjenner litt, og så blir jeg litt kjent med noen nye, og så får jeg virkelig skravle med de (jentene) jeg kjenner godt. Vi jentene er som kjent noen ordentlige skravlehøner, og ære være oss for det!

I år har jeg som mål at også jeg i løpet av sesongen skal kunne kjøre denne Corvetten vår. Det tenkte jeg i fjor, og året før, og året før det også, men enda har jeg altså ikke kjørt den. Hva er det som hindrer meg, da? Tja, kanskje fordi at mannen min er svært nøye med disse bilene sine? Kanskje fordi jeg er redd for å skade bilen, dyre deler, og så videre? En jente sa en gang: «Det er jo bare en bil!» Jeg vet ikke helt, jeg.

Det jeg vet, er at det er ingenting jeg mer ønsker, enn at jeg skal kunne sette meg inni den og kjøre av gårde, og mestre den! Jeg tror nok at av mange av dere jentene synes dette høres helt sprøtt ut, men slik er det nå engang med meg. Hva dere mannfolk synes om dette er vel ikke til å tenke på, engang...

Vel, men jeg har altså et mål: En gang skal jeg - I år skal jeg!

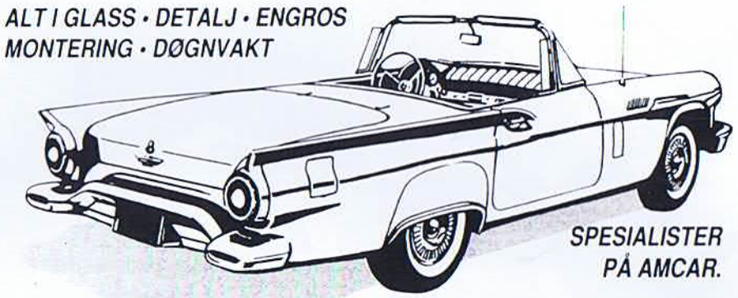
Dette er ganske enkelt en hilsen fra en av damene som har det utrolig hyggelig sammen med dere på landstreffene og i andre sammenhenger! Spesialhilsen til Reidun K., det må jeg bare si!

Hilsen fra Brita H. Eriksen, Oslo

Jan Gustavsen A·S

Glass til amerikanske biler!

ALT I GLASS • DETALJ • ENGROS
MONTERING • DØGNVAKT



SPESIALISTER PÅ AMCAR.

RUTER PRODUSERT I USA. GARANTERT PASSFORM!

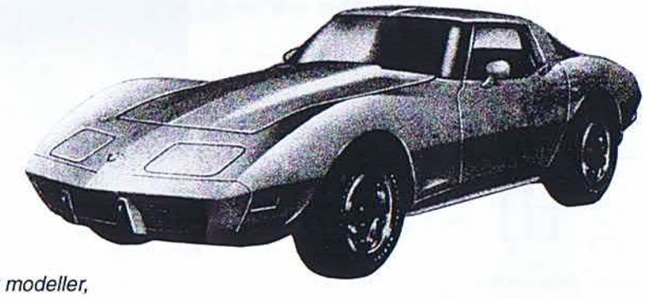
Hovedkontor:	Avd. Oslo:	Avd. Trondheim Nord:	Avd. Trondheim Syd:	Avd. Hamar:
Parkvn. 4	Hauchsgt. 1	Th. Owesensgt. 35 B	Østre Rosten 4 A	Brugt. 56
1405 LANGHUS	0175 OSLO	7044 TRONDHEIM	7075 TILLER	2321 HAMAR
Tlf. 64 91 88 00	Tlf. 23 25 62 20	Tlf. 73 84 38 80	Tlf. 72 89 96 50	Tlf. 62 54 04 60
Fax 64 91 88 01	Fax 23 25 62 21	Fax 73 84 38 81	Fax 72 89 96 51	Fax 62 54 04 61

1:18 METALL MODELLBILER

CORVETTE & andre US modeller i stort utvalg

1978 CORVETTE
Superdetaljert!
KR 390,-
(Veil. 490,-)
UT-Modells

Farve: sort, sølv, rød, gul, samt off. Pace Car farver.



Bredt utvalg i Corvette fra 1953 til 1999 modeller, be om liste/katalog.

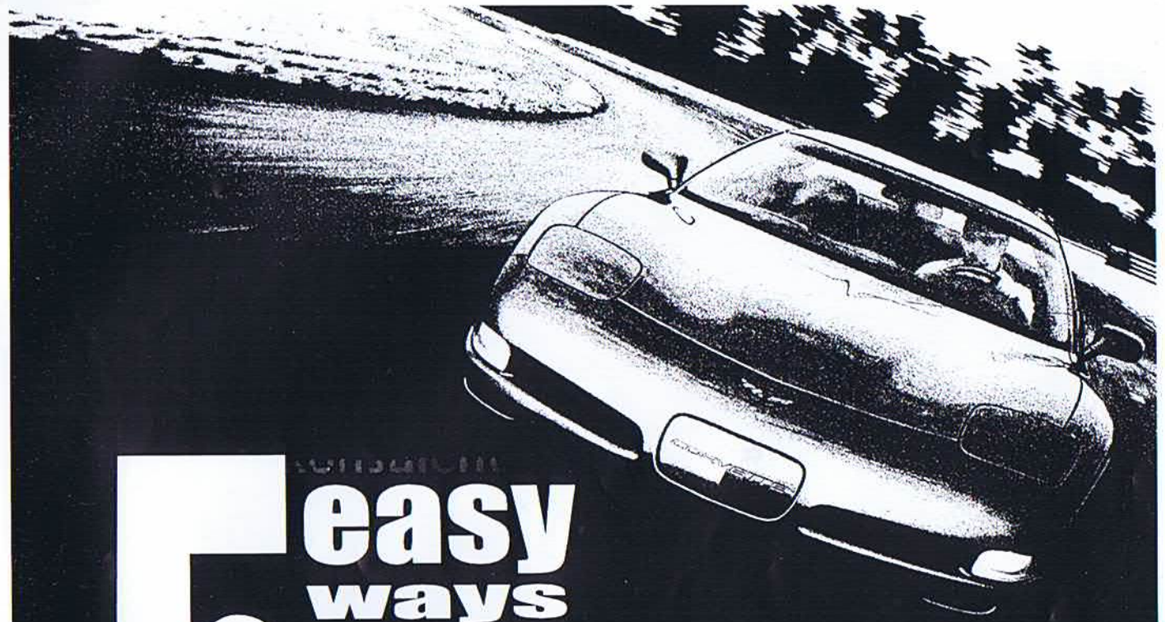
1998 CORVETTE Pace Car conv.
1999 CORVETTE Pace Car Coupé (Rolex/Daytona) (UT)
1962 CORVETTE Mako Shark I Consept Car
1:16 CORVETTE Engine Set: 57-283ci inj., 67-427ci, 97-350ci inj.

NYHETER ÅR 2000:

1963 CORVETTE Grand Sport Prototype
1964 CORVETTE Roadster
1967 CORVETTE Coupé
1969 CORVETTE "Race

TOR'S MODELLER
Einebergt. 8A
9405 HARSTAD

Tlf. 77 06 12 35 (kl. 18:00-24:00)
Fax. 77 06 12 35 (24t)



5 easy ways to get A FREE CORVETTE catalog

1. **Visit our Web Site: www.madvet.com**
2. **E-mail: intsales@madvet.com**
3. **Fax: 001-217-347-2952**
4. **Phone: 001-217-540-4271**
5. **Mail in the Coupon Below:**

SEND ME A FREE CATALOG!

☐ *I own a Corvette!* *Year:* _____ *Mid America Designs, Inc.*

☐ *Yes, I also own a Porsche!* *Year:* _____ *Model:* _____ *Tweeks.com*

☐ *Yes, I also own a Volkswagen!* *Year:* _____ *Model:* _____ *The Real Source*

Name: _____
Address: _____
_____
Postal Code / City: _____
Country: _____
Phone #: _____
Fax #: _____
E-mail: _____

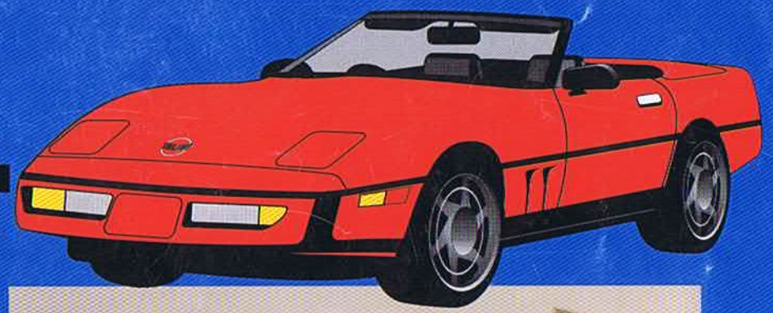
MID AMERICA® Designs, Inc

Mail Coupon To: Mid America Designs, Inc., Dept. NO0
P.O. Box 1368, Effingham, IL 62401-1368 USA

Returadresse:
C C N. Boks 55,Bryn.
0611 OSLO.

NORRLANDS CUSTOM

ALLT FÖR
USA
BILAR!



Hos oss hittar du reservdelarna
och tillbehören som du behöver!!

Vi har flyttat till nya
större lokaler,
med mer än
24.000 artiklar
i lager!!!

NORRLANDS CUSTOM
Ö-VIK • 0660 - 828 10

0660-828 10
Fax 0660-811 01
Örnsköldsvik