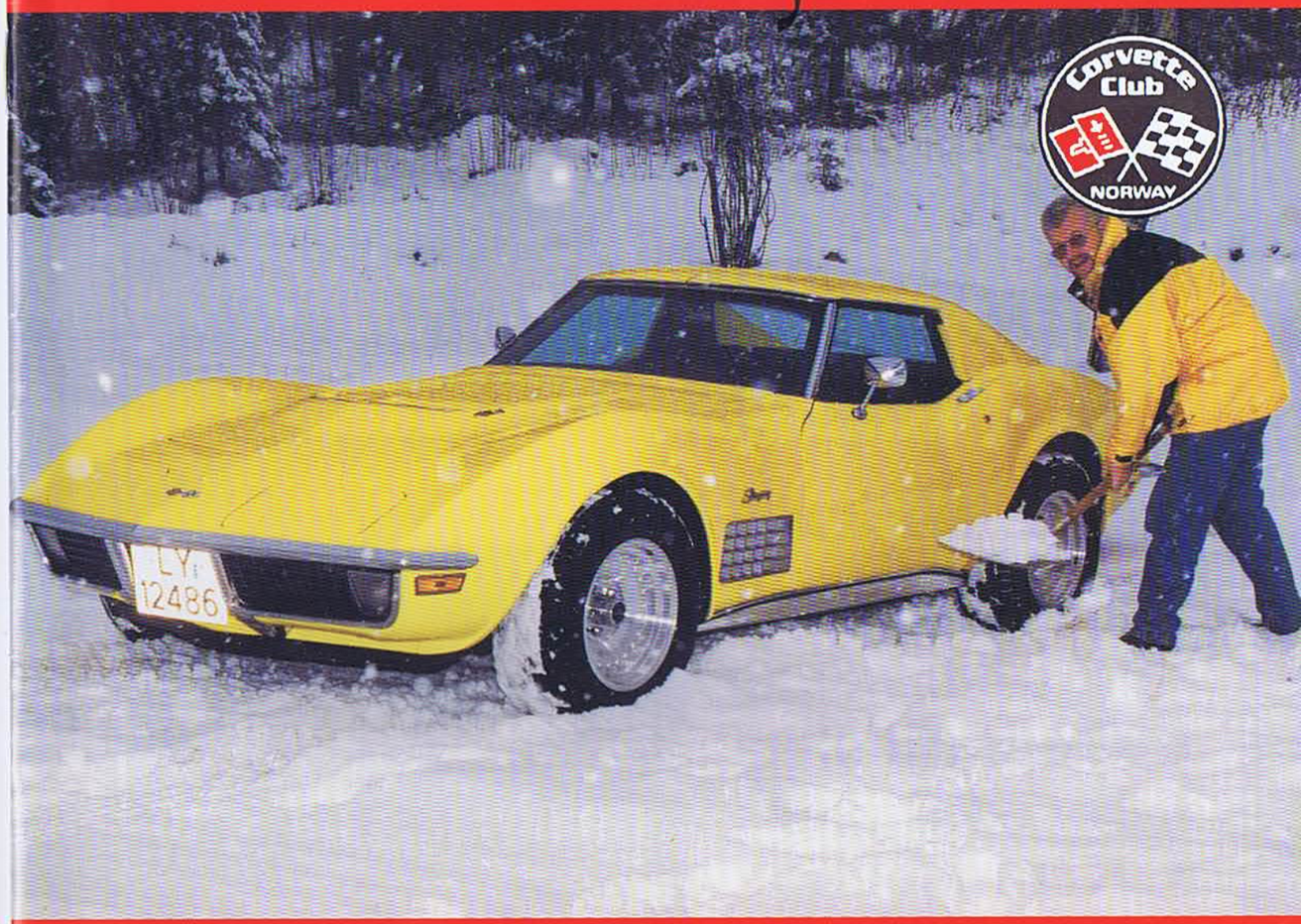
CORVETTE *journalen*

NR.4/98
6. årgang
Løssalg kr. 50,-



SHARK SPESIAL:
`71 454 • RUST • GLASSFIBER
INNKALLING TIL ÅRSMØTE

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. 4, 1998

STYRET:
Christian Fett - president - 22 76 11 70
Ivar Hoff - kasserer - 22 44 76 03
Jens Balchen - sekretær - 38 04 33 51
Kjeld Aagaard - st. medl. - 22 28 69 17
Monica Tvenning - akt. led. - 22 37 31 52

DISTRIKTSREPRESENTANTER:

Midt-Norge:
Steinar Tyholdt - 73 97 15 30 / 90 97 41 05
Sørlandet:
Jens Balchen - 38 04 33 51

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

REDAKTØR:
Tore Robert Klerud
90 55 67 20
klerud@online.no

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 mars.
Frist for annonser og annet innsendt stoff er 15. februar.
Send gjerne stoff på e-mail.
Corvette Journalen settes i QuarkXPress på Apple Macintosh.

Fra førersetet:

Den dårligste sommer i manns minne er forbi, men høsten har vært innholdsrik, om enn ikke været har vært det beste.

Vi hadde et hyggelig møte i oktober på Tyrigrava med bra fremmøte. I tillegg retter vi en stor takk til Opel Norge ved Reidar Brustad, som velvillig lånte ut den nye 1998 Corvette Roadster - en nydelig rød metallic med «tan» soft topp og interiør. Denne bilen viser tydelig at Corvette er på vei inn i en ny performance-generasjon, fullt på høyde med big block-Corvettene fra slutten av 60- og begynnelsen av 70-tallet, biler vi også ser her hjemme. Flere og flere 68- og 69-modeller er på vei inn til landet takket være «30-årsregelen».

Ellers var undertegnede nettopp i USA og snakket med noen mennesker innen Corvette-miljøet. De hadde ikke lov til å si noe offisielt, men jeg leste mellom linjene og kan fortelle at GM planlegger en ny performance-motor i neste års modell (modell-år 2000) på 400 ci. og 400 hk. Slik satsing gjør at vår entusiasme for Corvette bare blir enda større.

Christian Fett, President

Dette skjer i ukene fremover:

20. februar:	**CCN Årsmøte 1999, Lillehammer Hotell, klokken 1500. (Se redaksjonell omtale på side 14 i dette nummer).**
20. februar:	**Festmiddag med dans og muligheter for overnatting i tilknytning til, og rett etter årsmøtet. Se redaksjonell omtale på side 14 i dette nummer, og husk påmelding!**
10. - 13. juni:	Route 66 Corvette Show, Joliet, IL, USA
11. - 13. juni:	**CCN Landstreff 1999. Sett av datoen nå, les mer på side 11 i dette nummer, og bruk påmeldingsblanketten i neste nummer!**
16. - 17. juli:	CCCUK Summer Nationals & 20th Ann., Knebworth Park. Info: www.btinternet.com/~a.s.greenfield

Benytt tiden flittig i garasjen. Før du vet ordet av det er det vår igjen, og da er det kjekt å ha bilen klar. Blir det som det var i sommer, gjelder det å ta vare på hver eneste sjanse til å kjøre...

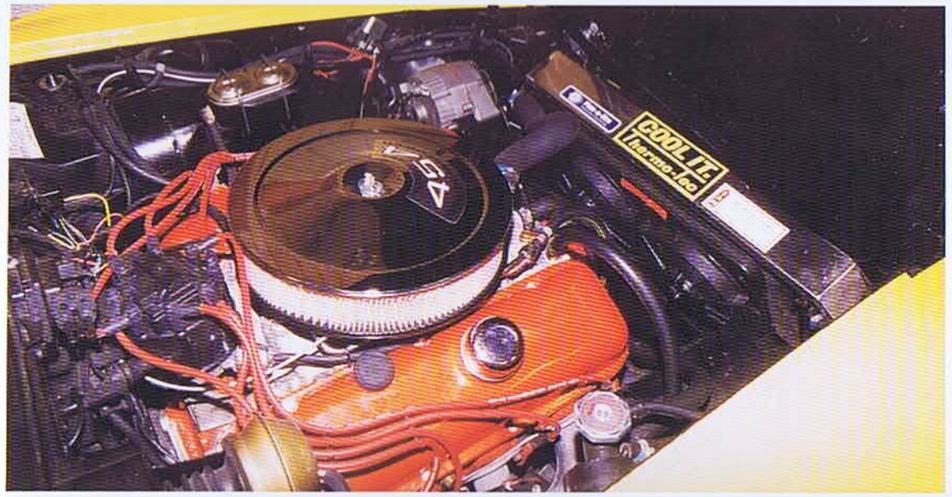
Innhold i dette nummer:

Ny i Norge: 1971 454/365 Coupe	Side 4
Førstehjelp ved Corvette-kjøp	Side 6
Reparasjon av glassfiberkarosseri	Side 8
Damenes side	Side 10
Innkalling til generalforsamling	Side 14
Med 4 generasjoner på lørdagstur	Side 16
Medlemmenes marked	Side 18

FØRSTESIDEN

Tone og Magne Fossums 1971 454/365 Coupe er ingen perfekt vinterbil, men som nysolgt i Norge har den vært ute en vinternatt før. (Foto: Tore Robert Klerud).

Det er overraskende at en slik bil i det hele tatt ble tatt inn til Norge som ny - eller så godt som ny. Selv med den mildeste av to bigblock-varianter sparket den godt fra seg, og den tidligste av eierne vi har klart å komme i kontakt med husker momentet fra de 454 kubikktommene og 365 hestene svært godt. Utover LS5-motoren har ikke bilen mye ekstra utstyr, noe som vitner om at den første eieren «meant business».



Magne tilstreber ikke 100% originalitet, hevder han. Motorrommet er imidlertid på full fart tilbake til original stand, riktige ventildeksler er på plass, ledningsnett kommer, og vi forstår også at han ikke er overvettes stolt over de elektriske viftene og kromdekslet over den originale radiatoren.

Trim tagen viser at bilen var grønn ved fødselen, men allerede rundt 1973 var den lys gul. Etter ytterligere et antall farger er den nå signalgul igjen, en farge som kler den godt, og som den skal få beholde, sier Magne. Helrøde baklys uten ryggelys har han også valgt å beholde, derimot skal den i vinter få eksosrør med originale, firkantede eksoshaler.

«1971 Corvette, ny i Norge...»

I dagens bruktimport-hysteri, hvor begrepet «ny i Norge» skal overbevise oss om at en Mercedes fra Otta er lykkeligere enn en fra Frankfurt, kan det være forfriskende å titte på en noe uvanlig nybil i Kongeriket. Tone og Magne Fossum fra Hurdal eier denne gule big block Coupeen fra 1971.

Bilens historie er ikke fullstendig dokumentert, men den har hatt minst seks farger, og listen over kjente eiere omfatter så langt ca. ti navn. Ny i Norge, javisst, men det spørs om det har vært noen direkte fordel. Her er den foreløpige historien om en norsk Corvette - med snøslaps og omlakkeringer.

Tekst og foto: Tore Robert Klerud

«Bumper sharks», C3-modellene mellom 1968 og 1972, var en instant hit da de kom, og modellene har helt til de ble innhentet av 30-årsregelen stått høyere i kurs enn «soft nose»-utgavene fra 1973 til 1982. Det har både med de kraftigere motorene og det opprinnelige, slanke utseendet å gjøre.

Nye Corvetter har de senere årene blitt solgt i noen meget få eksemplarer her hjemme, vanligvis på grunn av tilfeldigheter som har gjort at importørene har fått tak i overliggere med gode fortjenestemarginer. Den nye importøren satser nå sterkere, og det skal bli spennende å se hvordan det utvikler seg.

Vi har ikke funnet noe som tyder på at det var annerledes på seksti- eller syttitallet. Riktignok var bilene billigere, men en Corvette var også da relativt mye dyrere enn mer vanlige biler. Dessuten var vi jo mye fattigere før oljen begynte å flyte.

Tone og Magne Fossums gule 454 Coupe ble da heller ikke solgt ny gjennom forhandler på normalt vis, etter det vi har klart å finne ut. Bilen, som med big block og manuell kasse må ha vært et skikkelig monster blant Bobler og 17M'er, vakte oppsikt. Det bekrefter den tidligste eieren vi har klart å oppspore:

– Dette må ha vært den første Corvetten her i landet med så kraftig motor, mener han, og forteller om et dreiemoment som sitter i minnet selv i dag, over 20 år etter at han solgte den.

Lillehammer-karen eide bilen fra ca. 1973 til 1976, og det var altså minst én eier på den før ham. På denne tiden var bilen riktignok eksklusiv, men den gjorde likevel tjeneste året rundt. En tur i ekspressfart på slaps-føre fra Lillehammer til Oslo med ødelagt bakhjulslager gjorde at navet glødet som en ildkule da han kom frem. De enorme kreftene hadde gjort at han ikke merket noe underveis.

Biltilsynets papirer viser at bilen ble registrert første gang i Norge så sent som 14. februar 1972. Det eneste vi så langt har funnet ut før 1973 antyder at bilen ble beslaglagt av Tollvesenet i Sandefjord-området, noe som kan forklare at den først fikk skilter i 1972. Det ryktes at den ble forsøkt importert som en Ford Mustang - av avgiftsmessige grunner, vil vi tro.

Utfra chassisnummeret er den produsert en av de to-tre siste dagene i september 1970. Utfra paint-koden var den Brands Hatch Green ved fødselen, hvilket var den nest mest solgte fargen etter War Bonnet Yellow med 3.445 biler. Ingen av de vi har snakket med har imidlertid sett bilen grønn noen gang, da Lillehammer-karen overtok var den allerede omlakkert i lys gult.

Hvor bilen tok veien fra Lillehammer er ikke helt klart. I 1977 ble den kjøpt av en kar fra Trysil-kanten, som fant den i Askim i Østfold. Da hadde den skiftet farge igjen, og var nå hvit. Askim-eieren har senere flyttet til USA, og denne perioden forblir foreløpig et lite mysterium.

– Jeg hadde en 1970 1/2 Camaro som jeg byttet inn den gangen, og måtte gi endel imellom, forteller han.

Han fikk en bil han trivdes med, og beholdt den lenge. Helt frem til 1984 eller 1985. I løpet av denne tiden ble det nok en ny lakkering, denne gang en effektlakk i flere forskjellige blåtoner, som også førte til at den ble presentert på en av de få fargesidene i AMCAR i 1978. Den figurerte også i Dagbladet i forbindelse med dekningen av et treff på Hunderfossen året etter, og Trysil-karen har utklippet den dag i dag, får vi vite. Teknisk sett var den fremdeles temmelig hel og fin, og den ble godt passet på.

Så godt at eieren en vakker dag fikk bud på det dobbelte av hva han en gang hadde gitt for den, fra en nydimittert Libanon-veteran som hadde bestemt seg for at dimmepengene skulle investeres i Corvette. 100 % verdistigning på seks-syv år ble for fristende, og det ble handel.

– Et års tid etter at jeg solgte den ble den lakkert om igjen. Da ble den oransje. Ikke lenge etterpå ble den også skadet i en utforkjøring på Valdresflya, men jeg vet ikke hvor omfattende, forteller han.

Derfra er det nok en luke i historien frem til data-registreringen på Autosys starter i 1987. Første eier på den listen husker også bilen, som blant annet holdt på å brenne opp etter etpar heftige forgasserbranner.

Tre-fire kortvarige eiere senere er vi fremme ved Tone og Magne Fossum, som har fått opplyst at det var han de kjøpte den av i Åndalsnes i 1996 som lakkerte den gul - igjen - og gjorde en lettere restaurering.

I dag er fremdeles 454-motoren den originale, men Fossum har overhalt den på grunn av et enormt oljeforbruk - 7 liter på veien hjem til Hurdal etter kjøpet.

– Det røyk noe helt forferdelig. Dessuten kom vi midt oppi sykkelløpet Trondheim - Oslo. Ikke spesielt vellykket, sier Magne, som ønsket seg nettopp en gul Corvette.

Jan Terje Ringlie på Reinsvold har vært sentral i motor-overhalingen, i tillegg til Oslo Sylinderservice, som borret den til 462 cid. Den har også fått innsatt høykomp stempler, 280 graders kam og en smidd veiv. En Holley 800 på toppen bidrar til nasjonens oljeinntekter, og headers gir motoren frie luftveier. Det går «godt nok».

Bilen har den snilleste 454-motoren, LS5 med 365 hp. 5.097 Corvetter hadde den motoren i 1971. Det ble kun produsert 188 stk. av verstingen LS6, som hadde 425 hp. Servostyring er der, og interiøret er trukket opp i skinn, som originalt kun kunne fås som en del av deluxe-pakken. M22 close ratio heavy duty gearkasse finnes også, men den velger vi å tro at har kommet til senere - hvis ikke er det en sensasjon, bare 130 ble levert i 1971.

Magne eier en strøken 1959 Impala Sport Convertible, som tilfredsstiller original-behovet. Corvetten skal først og fremst være morsom å kjøre, og han har ingen planer om en nøyaktig original-restaurering, sier han. Likevel har han skiftet ut jålete ventildeksler, moderne speil, ledningsmatter og andre ting med korrekte originale detaljer, og originale felger og eksoshaler er på gang. Litt original-freak likevel, antyder vi.

– Jo, jo. Men grønn blir den aldri igjen, forsikrer han.

«Bilen som ikke kan ruste»

og andre morsomme Corvette-anekdoter

Tekst og foto: Tore Robert Klerud

Det finnes mange misforståelser rundt dette med glassfiberkarosseriet på Corvetten. En av de mest «behageli-ge» er at bilen på grunn av dette ikke kan ruste.

Etterhvert har den store 1968-importen ført til at det er kjøpers marked på slike biler i Norge - i hvertfall burde det være det. Men fremdeles averteres de fleste uansett tilstand fra 140.000 kroner og oppover. Virkelig fine biler med spesielle motorer er dyrere, helt greie biler koster ca. 150.000, og det gjør av en eller annen merkelig grunn de skikkelige dyngene også. For la deg ikke lure til å tro at amerikanerne - som priser fine og spesielle biler fem ganger så høyt som et dårlig objekt - har latt seg lure til å selge de fineste bilene billig til fortjenestehungrige nordmenn.

Det er ikke farlig å kjøpe objekter, bare du er klar over at det nettopp er et objekt du kjøper. Et objekt som har den fordelen at det fordeler kostnaden over lang tid, og der du etterhånden vet hva du har helt fra bunnen av, men som også vil bli mye dyrere enn du hadde tenkt deg til slutt.

Skal du kjøpe en av de mange 1968-modellene på markedet er det derfor lurt å vite hva som kan være skjult i konstruksjonen, og som du bør prute skikkelig på. Motor, drivverk, interiør og funksjonsdyktighet på alle elektriske systemer forbigår vi her i stillhet, da du enten sjekker dette selv eller får hjelp til det fra kyndig hold.

Som bilkontrollør ved NAFs teststasjon i Moss visste Kyrre Aspjøt hva han skulle se etter da han kjøpte sin 1968 Roadster i vinter (CJ 1/98, s. 12).

– 90-gradersknekken på rammen foran bakjulene er viktig. Der sitter de bakre bærearmene festet, og det er veldig åpent slik at det kan legge seg skitt inni der, som danner rust, forklarer han.

Her er det bare å begynne å pirke med en syl, et skrujern eller noe annet spisst. Bruk tid, et rustangrep skal det godt gjøres å fikse uten å løfte karosseriet av rammen. Og da triller kronene fort.

De av medlemmene som var med på klubbmøtet i verkstedet hos Tom Herskedal for noen år tilbake, der vi løftet karosseriet av rammen på hans 1968 Roadster, vet hvordan dette arter seg. Det er lite hyggelig når du plutselig får firehjulsstyring, og bilen kun henger sammen i senterfestet på differensialen.

– Bilen min var pusset opp for ikke så lenge siden da jeg kjøpte den, og på det året jeg har hatt den må det ha kommet to sprekker i glassfiberen rett ut fra hjørnene og bakover, bak luken som ligger over toppen i nedslått tilstand. Jeg la i hvertfall ikke merke til dem da jeg kjøpte bilen, men nå i ettertid har jeg tittet på mange andre, og nesten alle Roadsterne jeg har sett har disse sprekkene, forteller Kyrre.

Det kan tyde på en svakhet i konstruksjonen, og er således ikke så mye å gjøre med. Chevrolet forsterket da også rammen på dette punktet med en ekstra oppstivingsbjelke allerede i 1969.

Så langt rammekonstruksjonen, som forøvrig hverken er mer eller mindre utsatt for rustangrep enn andre biler med separat ramme.

Men, det er mer stål i en Corvette, og ved vanskjøtsel gjør stålet alt det makter for å få mengden rust opp på et gjennomsnittlig bil-nivå. Dermed blir konsentrasjonen desto større.

Kommer det fukt inn i bilen i forkant av frontruten, under dashboardet, eller foran i hjørnene på A-stolpene er det grunn til å være på vakt. Sjekk først gummilistene rundt vinduer og dører, samt gummigjennomføringer i torpedoveggen, de kan meget vel være skyld i problemene og bør i så fall skiftes straks. Men også i selve stolpene, ruterammen og overgangen mellom ruteramme og torpedovegg kan stålmarken ha slått seg ned, og da står du foran en lite trivelig jobb.

Første punkt på alle C2 og C3-Corvetter er å sjekke 90-gradersknekken i rammen foran forhjulene for rustangrep. Dersom rusten har kommet igang der vil det i de fleste tilfeller være mest hensiktsmessig å løfte karosseriet og gjøre jobben skikkelig med en gang.

Her er det bare å legge seg ned på ryggen og tré hodet inn i fotbrønnene. Bruk godt lys, og sjekk alt du kan få sett innimellom ventilasjonsrør, instrumenter og pedalstell. Samtlige deksler og paneler på innsiden av ruten er mulige å ta bort, men de kan sitte hardt og være litt sprø. Selgeren vil nok helst ikke at du skal plukke fra hverandre hele bilen hans, og øverst i ruterammen pleier da heller ikke problemene å være. Men gjør gjerne et kompromiss med ham om å demontere «kick panelene», der får du et inntrykk av om stolpen som ruterammen og dørhengslene sitter på har opplevd mye fukt i sin tid.

Takpaneler på Coupe-modellen er enkle å skru løs, men selve targabøylen er heller ikke noe stort problemområde. Frontruterammen er problemet, så det gjelder å titte så godt som mulig, så mange steder som mulig. Helt sikker er du ikke før du har byttet frontrute, men det er dyrt å gjøre det bare for å være sikker. Akkurat det vet jeg alt om…

Akkurat her, utfra hjørnene i bakkant av cabluken, har nesten alle 1968-modellene jeg har sett sprukket, sier Kyrre Aspjøt. Det kan tyde på en kontruksjonssvakhet, men kan også antyde at karosseriet har måttet tåle mer påkjenning på grunn av en svekket ramme, noe som bør sjekkes.

Hjulenøtter

I fjor ga jeg meg selv et «Corvette Trivia Quiz» til jul, et geni-spill med Corvette-spørsmål. Selvsagt er det ingen i min daglige omgangskrets som gidder å spille det, men jeg har likevel hatt mye moro med det. Herved lar jeg dere ta del i moroa, og jeg tar også sjansen på å utlove en premie til den som klarer flest riktige. Sendes inn til klubben eller direkte til meg pr. post eller mail, innen 31. januar 1999. Lykke til!

Med ønske om en god jul og et godt nytt år fra redaktøren!

	1	X	2
1: Hvilket år hadde Corvetten bladfjær i plast for første gang?	1963	1972	1981
2: Hvilket år kunne farget glass rundt om bestilles første gang?	1963	1959	1969
3: Når fikk passasjeren en oppbevaringslomme i dashboardet?	1958	1959	1963
4: Hvilket år feiret Corvetten sitt «silver anniversary»?	1963	1973	1978
5: Når kunne power antenna først bestilles som option?	1978	1968	1971
6: Hvilket år begynte fabrikken å sponse biler i road racing?	1956	1957	1963
7: Hvor mange vertikale «tenner» hadde grillen i 1958?	9	11	13
8: Hvor mange kubikktommer hadde motoren i 1959	283	327	350
9: Når ble tyverialarm standard på Corvette?	1967	1971	1972
10: Hvilket år hadde Corvetten «split window» delt bakrute?	1962	1963	1967
11: Hvilket år var det siste med dobbelt, separat eksosanlegg?	1971	1972	1974
12: Hvilken gearkasse satt i 1953 Corvette?	Powerglide	3 man.	4 man.
13: Hvilket år hadde Corvetten først gummifangere foran og bak?	1973	1974	1980
14: Hvilken farge hadde felgene på 1976-modellen?	Sorte	Sølv	Hvite
15: Hvilket år kunne side mount exhausts leveres første gang?	1965	1966	1967
16: Hvilket år kom elektrisk innstilling av sidespeilene?	1967	1981	1984
17: Hardtop option for 1994 Roadster ble priset til i underkant av	$1.000	$2.000	$3.000
18: R-134A-gass erstattet freon i air condition-anleggene fra	1988	1992	1994
19: Hvilket år ble 16" felger først tilgjengelig?	1979	1982	1984
20: Rattet ble flyttet så mye nærmere dashboardet i 1977 fra 1976:	2"	3"	4"

Restaurering av karosseri:

Det revansjelystne glassfiber-spøkelset...

Etter invasjonen av tildels slitne sekstiåttere vil mange nybakte Corvette-eiere både i vinter og i tiden fremover stifte bekjentskap med glassfiber-spøkelset. Det er overraskende føyelig dersom man er snill og gjør en ekstra innsats for å blidgjøre det, men kan ta en grusom hevn dersom man forsøker seg på snarveier etter eget forgodtbefinnende.

Her forteller vårt medlem Gunnar Teig om hva man bør gjøre - og litt om hva man *ikke* bør gjøre.

Tekst og foto Gunnar Teig

Da jeg kjøpte min 1968 Corvette var det ikke mange 1968-modeller å velge mellom. Det var kun 10 - 12 stykker i landet. Situasjonen er en litt annen i dag.

Corvetten var til salgs på vårparten. Naturlig nok var det mange som så på bilen, og enda flere ringte. Det eieren var mest opptatt av, var at bilen skulle bli tatt vare på av den fremtidige eieren. Han ville ikke finne igjen Corvetten langs veien uten at noen hadde interesse for den.

Det som til slutt avgjorde handelen var at jeg hadde oppsparte penger. Da han forsto at lån ikke var aktuelt var det greit.

At bilen så lurvete ut tok jeg ikke så tungt, jeg skulle bruke den, og ikke stille den ut. Dette skulle imidlertid vise seg å bli min dyrest kjøpte bil hittil.

Corvetten ble brukt som den var i tre helger, før jeg fikk en tysk brødbil på støtfangeren. Skadene var mikroskopiske, men knekt glassfiber var ikke interessant å kjøre rundt med. Corvetten havnet i garasjen på røde rappen, og jeg konsentrerte meg om en eksamen som ventet.

Da skoleåret var slutt og jeg hadde begynt å jobbe igjen, ble Corvetten kjørt til den som jeg mente var best på området den gangen. Forsikringen dekket skaden, det ble ny glassfiber-front fra Ecklers. Resten av karosseriet tok jeg på egen kappe. Det skulle bli bra, så jeg tok opp et lån på femti store.

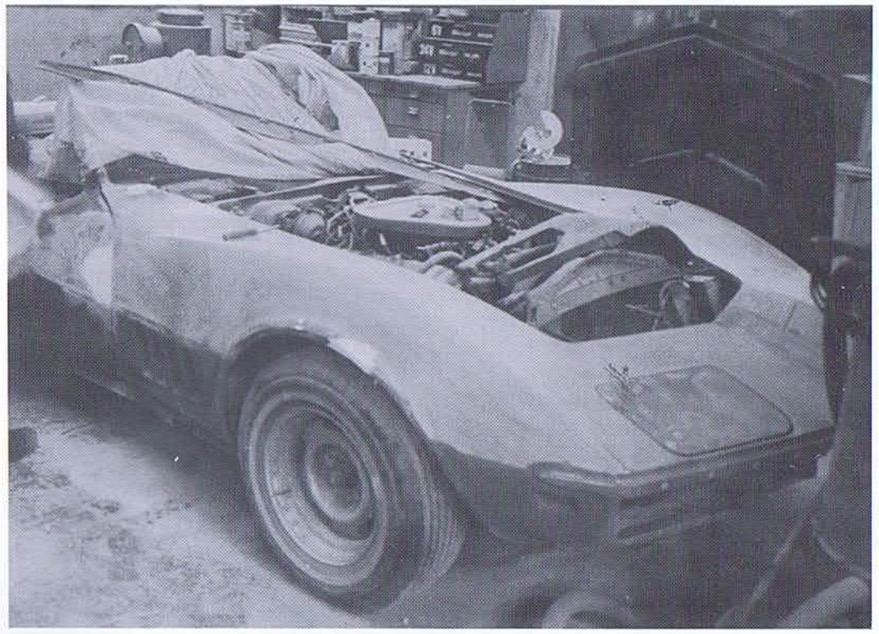
Forsikringen dekket altså fronten, men mellomslipingen av den måtte jeg betale selv. Det er verdt å merke seg at du antageligvis må tegne ekstra forsikring på lakken for å få dekket arbeidet med finishen.

Alt ble demontert og fjernet, bortsett fra frontrute og dashboard. Begge bakskjermene ble også byttet ut med nye, fordi hjulbuene var borte. Bilen hadde nemlig tidligere gått på Mickey Thompson slicks, som hadde slitt bort hjulbuene. Senere skulle jeg få erfare at også drivakslene var vridd.

Jobben tok ca. åtte måneder på et lakk- og karosseriverksted. Bilen fikk ny farge for tredje gang i sitt liv, og det betød ny lakk både inn- og utvendig. Resultatet ble ikke 100 prosent, og siden nettopp det var avtalt med lakkereren på forhånd ble jeg heller ikke fornøyd. Men slik er livet.

Corvetten ble bragt hjem til meg, noe jeg satte stor pris på. Da jeg var ferdig med å montere og justere oppdaget jeg noen feil i grunnarbeidet. Men nå skulle bilen brukes, trodde jeg.

Det viste seg imidlertid at det var nå problemene begynte. Grovsparkelen har antagelig ikke vært finpusset nok. Dette har medført at finsparkelen har sunket, hvoretter lakken har sluppet taket i lange sprekker.



Dette kunne man se etter det første året, men det tok ca. fem år før lakken sprakk. Så, etter ytterligere to år, revnet glassfiberen på venstre side av bakplaten, under støtfangeren. Hvorfor vet jeg ikke. Den har kanskje stått i spenn etter byttet av bakskjerm.

Studér nøye på hvor du har tenkt å legge standarden på Corvetten din før du starter på jobben. Ta ikke en rullende restaurering, er min erfaring. Dette blir dyrere, og du må gjøre enkelte ting om igjen. At en bil som skal ned i molekyler og så opp igjen kommer på 200 store bare i deler - pluss stor egeninnsats - kan jeg garantere.

Hvis glassfiberen ikke blir reparert på begge sider er det sannsynlig at du får problemer med gamle sår senere. Det viktigste er at du følger nøye opp den som skal gjøre jobben. Kontrollér alt som blir gjort underveis, slik at feil og misforståelser blir unngått. Det er enklere å rette opp ting med en gang.

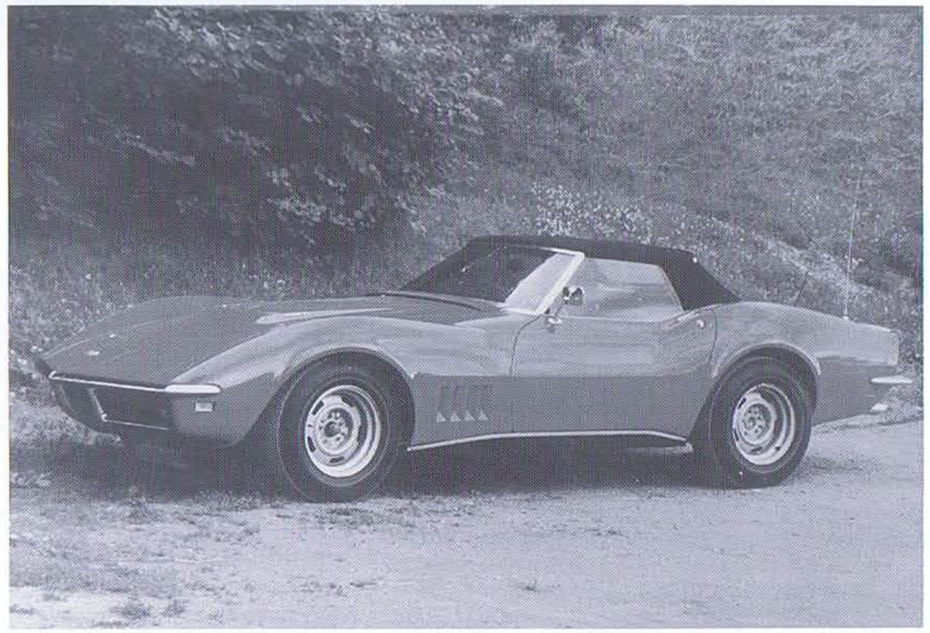
God tid er en viktig faktor. Hastverk er lastverk, og det blir enda dyrere.

Reparsjon av glassfiber er dyrt. Du har valget mellom å bruke mye tid eller mye penger. En lakkjobb tar sikkert 140 timer dersom du reiser til verkstedet og henter den ferdig lakkert noen uker senere.

Første steg er å fjerne all gammel lakk, du vil da oppdage de gamle skadene som lå skjult under den blanke lakken. Hvor langt ned skal du gå? Stoppe ved grunningen, gel coat eller selve glassfiberen? Det skal normalt ikke være noen grunn til å gå gjennom gel coaten dersom den er OK.

Etter å ha reparert alle skader på begge sider, er det bare å finne frem pusseklossen som du etter hvert kommer til å bli veldig god venn med. Du starter trolig på 80 og slutter på 1.200-papir før du kan lakkere.

Vi snakker altså om mye pussing og sparkling. Det viktigste av alt med dette er at hvert eneste steg du tar må være perfekt før du går til neste steg. Hvis ikke får du det igjen senere, slik som jeg fikk. Spørsmålet er hvor ofte du ønsker å lakkere bilen. Siden dette koster, og tar meget lang tid, vil ikke jeg ønske å gjøre jobben mer enn én gang.



DAMENE HAR ORDET

****

Hallo og takk for sist alle sammen!

Ja, nå er vinteren over oss igjen etter en «grufull» sommmer. Jeg vil påstå at sommeren her i Stavanger må ha vært verre enn noen andre plasser i Norge. Takk og pris at det går fly til andre breddegrader. Helgen i Kragerø var i alle fall helt topp.

Ellers så øker det på med nye Corvette-eiere her borte hos oss. For øyeblikket er vi uten Corvette, da «gubben» min gikk hen og solgte sin til Einar Danielsen på Varhaug. Det var en sorgens dag for meg, da jeg var blitt veldig glad i denne røde firehjulingen. Jeg lurer på om salget hadde noe med premieutdelingen i Kragerø å gjøre, som sikkert endel av dere husker. (Dette er litt mobbing av «gubben». Nå har han mer eller mindre skiftet bil hvert år, så jeg håper på en ny en til våren som han vil beholde).

I går var vi hos Sissel og Morten Moen, sammen med Nina og Kjetil Kleppe, og hadde en alle tiders kveld (natt), med masse god mat og drikke. Formen i dag er noe redusert. Gutta pratet som vanlig masse Corvette-prat. En nabo av Morten, som også dukket opp, har nettopp kjøpt Corvette, så da ble det selvfølgelig en tur i garasjen hans i løpet av kvelden.

Ellers vil jeg gratulere Torbjørg og Ivar med giftemålet, og Heidi og Tom med nok en gutt. Vil samtidig si til Eirin: KJØR FORSIKTIG!!!!!!!!!!! Du vet aldri når «onklene» ligger i buskene og lurer.

Sender med en oppskrift på en kake som Torger setter stor pris på at jeg lager:

150 g margarin
150 g sukker (røres hvitt)

6 eggeplommer (røres i, en av gangen)
150 g hvetemel
1,5 ts bakepulver
2 ts vaniljesukker
5 ss melk
Legges i langpanne på bakepapir

6 eggehviter
300 g sukker
Piskes stivt og smøres på toppen.

150 g hakkede mandler strøs på toppen

180 grader i 25 - 35 minutter

Kaken deles i to like stykker, og fyllet legges i mellom.

Fyll:
Lag vaniljekrem av 1 pakke, og bland med 1/3 dl. stivpisket fløte.

LYKKE TIL!

Stafettpinnen vil jeg sende til Brummundal, til **Monica Haugen**. Du får ta deg tid til noen ord, til tross for husbygging og bleieskift!

Mange hilsner fra Ingfrid i Stavanger (i stiv kuling fra nord).

****

Som nevnt i forrige nummer skal alt stoff til denne siden sendes til meg (Hilde Ertnes). Nå har jeg vært og fått meg nytt telefonnummer som skal stå i stil med at jeg tross alt er Corvette-eier, nemlig 951-VETTE (fancy, ikke sant?). På norsk vil dette si 951-83883 (så kan dere tenke litt på den…). Adressen er fortsatt: Hilde B. Johansen Ertnes, Sledeveien 9, 1593 Svinndal Tlf. privat: 69 28 62 12, e-mail; hijertne@online.no

Fra postk@ssen:

Send kommentarer og spørsmål til klubbens adresse eller «klerud@online.no»

Deler til 63 - 67 modeller

Hvis du søker deler til 63 - 67 Corvette og flyr til USA via J.F. Kennedy-flyplassen, kan det være verdt å ta en avstikker til Long Island Corvette Supply. Denne butikken ligger bare 1 times kjøretur østover fra J.F.K. De har et bortimot komplett utvalg av deler til 63 - 67 Corvetter. Jeg har brukt dem endel, og har bare gode erfaringer. Prisene er stort sett lavere enn Mid America og Ecklers.

I tillegg til butikk har de eget maskinverksted med 10 - 20 ansatte som produserer deler. Firmaet ble grunnlagt på 1970-tallet, og eieren er en av «gamlekara» innen Corvette-hobbyen, med noen utsøkte eksemplarer av «Tanker-Corvetter» (36 gallon bensintank) på stallen. Telefonnummeret dit er 001-516-225-3000.

Hilsen Bjørnar Sæter,
Egner
1990 Sørum
bjornar.sather@sgeo.uio.no

Vi takker for tipset, og oppfordrer andre medlemmer med gode erfaringer om å ta pennen eller datamaskinen fatt. Slikt kan være gull verd.

Red.

Tidligere utgivelser

Takk for interessant klubb-blad. Jeg meldte meg inn i Corvette Club Norway i sommer, og har mottatt nr. 2 og 3 1998. Dersom det fortsatt er flere eksemplarer igjen av nr. 1/98, hadde jeg satt pris på å få tilsendt et eksemplar.

Finnes Corvette journalen fra tidligere år for salg? På forhånd takk.

Med vennlig hilsen Terje Kristiansen
Øygardsveien 3
4300 Sandnes
terje.kristiansen.2@online.no

Takk for hyggelig mail. Gamle numre av Corvette Journalen kan kjøpes fra klubben på samme måte som caps, skjorter og så videre. Se annonse på side 15 i dette nummeret!

Red.

President-kandidat søkes

Har du lyst til å ta i et tak for å lede klubben på rett vei i en tid med økende oppslutning og skikkelig oppblomstring på Corvette-fronten i Norge? Har du ideer om flere og bedre aktiviteter, liker du å treffe nye Corvette-entusiaster og å oppleve bilrelatert moro langs veiene?

Da bør du passe på nå. Det trengs nye ildsjeler i klubbens styre, og pågangsmot og innsatsvilje vil være viktige egenskaper for ytterligere å kunne vitalisere Corvette Club Norway.

Av Tore Robert Klerud

– To av styrets medlemmer har uttrykt ønske om å få avløsning fra sine verv fra og med kommende årsmøte. Kasserer Ivar Hoff tilbringer stadig mer tid i komfortable omgivelser i USA, og president Christian Fett har svært stor arbeidsbelastning i eget firma. Vi håper at presidenten fortsatt vil være med i styret, men vi bør søke å utvide kretsen av mulige rekrutter til dette viktige arbeidet, sier Frode Alhaug i valgkomiteen.

Etter hva vi forstår er Hilde Ertnes, uhøytidelig kjent som «department editor» for Damenes side i Corvette Journalen, forespurt om å stille som kandidat til kasserer-vervet, noe hun har takket ja til.

Vedtektene hindrer kasserer og president i å forsvinne ut av styret samtidig, ergo blir Christian Fett værende i ett år til - men ikke nødvendigvis som president. Det åpner for en ny president-kandidat:

– Jeg kan eventuelt ha en annen funksjon i styret, men har «i verste fall» sagt meg villig til å sitte som president ett år til. Dette er imidlertid under klar forutsetning av at årsmøtet velger inn en ny «president-kandidat» som kan overta etter meg neste år igjen, uttaler president Christian Fett.

Han har sittet sammenhengende som president helt siden klubben ble stiftet for seks-syv år siden, og han var også redaktør for herværende magasin inntil for to år siden. Han har allerede ønsket seg avløsning en stund av tidsmessige årsaker, og gir nå klar beskjed om at dette eventuelt blir hans siste periode - i hvertfall for en stund.

Frode Alhaug er sikker på at den siste tidens oppblomstring innen Corvette-hobbyen har gjort at mange sitter med ideer og tiltakslyst, og håper at det skal gi seg utslag i flere kandidater til styret.

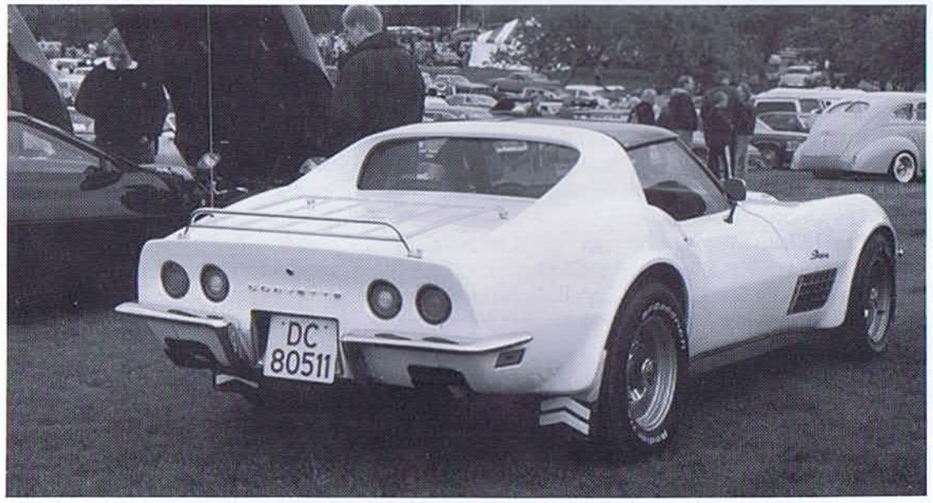
– Vi oppfordrer dere som har lyst og mulighet til å være med til å gi oss et signal, eventuelt også komme med forslag til andre kandidater, sier han.

Henvendelser kan rettes til Kai Eriksen, tlf. 22 21 20 02, eller Frode Alhaug, tlf. 62 36 73 24, og helst i god tid før årsmøtet.

Ekeberg høsten 1998

Vi har sagt det før, og gjentar det gjerne: Ekebergtreffene vår og høst er fantastisk artige, idet det dukker opp biler man sjelden eller aldri ser andre steder. Som denne tilsynelatende originale 1975 Roadster, en klassiker det bare ble bygd 4.629 av, og som allerede er et hett investeringsobjekt i USA.

Friskt gul Roadster som på grunn av uoriginale Pace Car spoilere og helplast foran og bak er vanskelig å avgjøre årsmodellen på. Vi velger å tro at dette er bilen til et medlem fra Kolbotn-trakten, og i så fall er det en 1974-modell.



Utrolig strøken og urørt 1972 Coupe med big block motor tilhører ett av våre medlemmer fra Oslo- eller Follo-distriktet. Bilen er etter skiltene å dømme importert en gang rundt 1978, og skal ikke ha vært kjørt mange meterne frem til i dag.

Alle foto: Kai Larsen.

Plutselig dukket Bilsport opp på Fyndbørsen i Oslo for å lage «gatbilsreportage» fra hovedstaden. På noen få timers varsel rakk Corvette Club Norway å stille med fire-fem biler, da det ukentlige treffet på «Diner'n» ble omdirigert til Stålfjæra på Kaldbakken. Tom Bekkemoen ble intervjuet, men i skrivende stund har ikke saken stått på trykk ennå. Foto: Kai Larsen.

Møtet på Tyrigrava en høstkald kveld trakk bra med folk. Presidenten hadde lånt Opel Norges 1998 Roadster i 24 timer, og fikk klemt inn bra med mil på telleren i løpet av den tiden. Publikum på «Grava» var meget interessert i å titte og prøvesitte. Foto: Kai Larsen (til h.) og Kjeld Aagaard (under).

INNKALLING

ÅRSMØTE

Styret i Corvette Club Norway innkaller til
ordinær generalforsamling (årsmøte)

lørdag 20. februar 1999 klokken 1500 på Lillehammer Hotell

Følgende saker vil bli behandlet:

1. *Godkjenning av innkalling*
2. *Valg av referent og ordstyrer*
3. *Styrets beretning for 1998 med regnskap og balanse*
4. *Budsjett for 1999*
5. *Fastsettelse av kontingent for 1999*
6. *Valg av styre, revisor og valgkomité*
7. *Innkomne saker (må være styret i hende innen 20. 1. 1999)*

Regnskapet for 1998 vil være ferdig 31. 1. 1999 for de av medlemmene som skulle ønske å se dette før årsmøtet.

Det er behov for «nytt blod» i styret, så vi oppfordrer medlemmene til å ta kontakt med valgkomiteen v/ Frode Alhaug (62 36 73 24) eller Kai Eriksen (22 21 20 02). Se også egen sak om dette på side 11.

ÅRSFEST

Gjør årsmøtet til et trivelig weekend-opphold:

Vi gjentar suksessen fra Tønsberg for to år siden, og inviterer til festmiddag på kvelden med dans og overnatting med frokost. Fremmøte Lillehammer Hotell lørdag klokken 1200, hvorpå lunch fra klokken 1300.

Pris: Kr. 845,- pr. person i dobbeltrom inkl. helpensjon
Kr. 945,- pr. person i enkeltrom inkl. helpensjon.

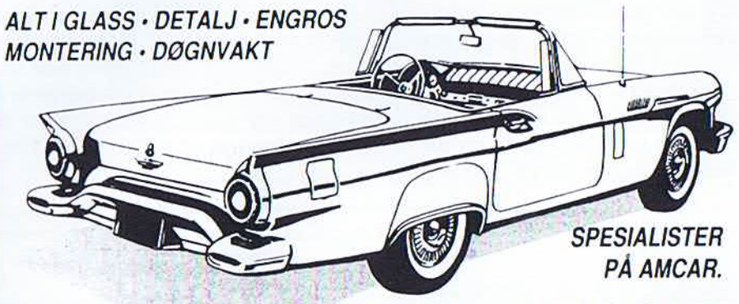
Musikken på kvelden er ved VIP Brassband med Stephen Ackles. Ellers tilbyr Lillehammer denne helgen kunst i trearbeider ved Erlend Heidal, og keramikk ved Unni Jonsen. Hotellet subsidierer også heiskort i Hafjell-anlegget.

Påmelding innen 20. 1. 1999 til Monica Tvenning, tlf. / fax jobb 22 41 11 60, privat 23 19 83 77.

Vi håper at flest mulig av medlemmene setter av datoen og møter opp.

Jan Gustavsen A·S
Glass til amerikanske biler!

ALT I GLASS · DETALJ · ENGROS
MONTERING · DØGNVAKT



SPESIALISTER PÅ AMCAR.

RUTER PRODUSERT I USA. GARANTERT PASSFORM !

OSLO:
Telefon 22 68 55 70
St. Halvardsgt. 35, 0192 OSLO
(Innkjøring Kværnerveien)

TRONDHEIM:
Telefon 73 900 700
Th. Owesens gate 35 B
7044 TRONDHEIM

KLUBBEFFEKTER TIL SALGS:

- spandér en julegave på deg selv!

Cap m/ klubbmerke (rød/hvit)	kr. 90,-	T-skjorter, «Landstreffet Trysil 1996», hvit (M/L/XL) NEDSATT PRIS	kr. 50,-
Cap m/ «Corvette Club Norway», gullbrodert (rød/blå/sort)	kr. 175,-		
		NCRS Judging Manuals:	
Golfskjorte, grå (S/M)	kr. 180,-	1953 - 1955	kr. 350,-
Golfskjorte, hvit (M/L/XL/XXL)	kr. 200,-	1958 - 1960	kr. 350,-
Golfskjorte, rød (M/L/XL/XXL)	kr. 200,-	1961 - 1962	kr. 350,-
		1963 - 1964	kr. 350,-
Stoffmerke	kr. 45,-	1965	kr. 350,-
Klistremerke	kr. 15,-	1966 - 1967	kr. 350,-
		1970 - 1972	kr. 350,-
Corvette Journalen, tidligere utgaver:		1973 - 1974	kr. 135,-
Fra nr. 3, første årgang, til nr. 4, fjerde årgang	kr. 30,-	1975 - 1977	kr. 135,-

Send sjekk på forhånd når du bestiller, så slipper du oppkravsgebyr!

På lørdagstur med fire generasjoner…

Det var 1998, og det skulle ifølge kalenderen være sommer. Bortsett fra landstreff-helgen hadde det ikke vært pent vær på lange tider, og desperasjonen var i ferd med å ta overhånd.

– Vi må se å få kjørt litt mer. Noen korte cruising-turer, en lørdag eller noe sånt, hadde vært gjennomgangstonen ved stambordet på Easy Diner i Bærum hver eneste torsdag hele sommeren, men værmeldingene hadde skremt forsamlingen fra å enes om en konkret dato. Men da det tippet over til august satte man foten ned, bestemte en dato, og ble enige om et ørlite værforbehold. Men det skulle regne skikkelig dersom denne turen skulle avlyses…

Tekst og foto: Kai Larsen

Etter å ha ringt rundt til de av de sporadiske Diners-gjestene og øvrige klubbmedlemmene innenfor rimelig kjøredistanse som var å få tak i, møtte fem biler opp på Essostasjonen på Ramstadsletta i Bærum på formiddagen lørdag den 8. august.

Siste briefing om kjøreruten: Fra v. Arne-Petter Clausen, Tom Roy Simenstad, Arne Edvardsen og Tom Bekkemoen. Kai Larsen bak kameraet.

Fem røde Corvetter, som representerte de fire første generasjonene: Tom Roy Simenstad i Venetian Red/Beige 1956, Tom Bekkemoen i Rally Red 1965 Coupe, Arne-Petter Clausen i Mille Miglia Red 1973 Coupe, Arne Edvardsen i Corvette Red 1979 og Kai Larsen i Bright Red 1987 Roadster. Redaktøren satt i fjøset hjemme i Østfold og la tepper og koblet ødelagte kabler i midtkonsollen, også denne gang håpløst forsinket med restaureringen, og ute av stand til å splitte den røde kvintetten med en grå bil.

Vi la avgårde på det som skulle bli en veldig fin tur, vi hadde ikke det beste været, men det var såvidt opphold hele tiden.

Arne-Petter er lommekjent i Buskerud, og han var dermed den selvsagte «reiseleder». Første stopp var Vesfossen utenfor Hokksund. Her skulle vi på museum for å se på norskproduserte biler. Vi var imidlertid en halvtime for tidlig ute, så vi bestemte oss for å ta det besøket på hjemturen isteden.

Nesten solskinn, og fem nyvaskede Corvetter klare for avgang: Fra v. Tom Bekkemoens 1965, Tom Roy Simenstads 1956, Arne Edvardsens 1979, Arne-Petter Clausens 1973 og Kai Larsens 1987.

Videre gikk turen til Kongsberg. Herfra kjørte vi opp riksvei 40 før vi tok av på 37 til Bolkesjø. Her kjørte vi rett sør igjen, til Notodden. En fin tur forbi Follsjø.

Det viste seg å være jazz-festival og enormt mye folk ved Notodden. Bilene vakte oppsikt da vi kjørte forbi.

Etter å ha fått i oss en kaffekopp på flyplassen kjørte vi vestover på riksvei 134, for så å kjøre opp 361 gjennom Havsteindalen, helt til vi traff på nummer 134 igjen.

Det var opprinnelig meningen å kjøre til Rjukan og tilbake forbi Gaustadtoppen, men det var allerede så sent på ettermiddagen at vi droppet det. Ved en senere anledning kan det bli aktuelt, men da bør vi nok kjøre strake veien på 134 uten å ta de småveiene vi gjorde denne gangen, ellers tar det for lang tid.

Fra v. Bjerring, Troll og Pivco på museet i Vestfossen. Når man ser disse bilene er det enkelt å forstå hvorfor norske myndigheter mener seg å vite bedre enn verdens samlede bilindustri når det gjelder lys, sikkerhetsbelter og andre detaljer…

Tilbaketuren gikk forbi Bolkesjø igjen, ned til Kongsberg og så med stopp på Vestfossen, der museet nå var åpent, slik at vi kunne få sett på norsk kjøretøyhistorie og strekt på beina. De var både støle og varme etter en anseelig mengde mil i fotbrønnene på fem Corvetter, og det gjorde seg godt med litt kulturell adspredelse på dette stadiet av turen.

Alt i alt en hyggelig tur, med fine veier for Corvette-cruising i normalt tempo, og passe mange stopp underveis for å drikke kaffe, Cola og titte på reaksjonene fra andre trafikanter.

Det er store muligheter for en tilsvarende «spontan cruising» til neste år, kanskje til og med flere. Slikt kan avgjøres rimelig raskt, såfremt man ikke er veldig nøye på arrangementer og slikt når man kommer frem. Et museum eller tilsvarende er mer enn godt nok, for mange kan nok også kjøreturen i seg selv være hele formålet med turen.

En av flere kafeteria-stopp underveis. Kaffe og Corvette-prat fungerte fint som avveksling etter å ha sittet bak rattet en stund.

Følg derfor med neste år - vi i «Diners-gjengen» har lyst til å gjenta noe lignende, og Rjukan kan være et aktuelt mål. De som ønsker å være med kan melde sin interesse til noen av oss, så tar vi kontakt når planene begynner å ta form. Dette blir sikkert et tema rundt stambordet på «Diner'n» etter hvert som plussgradene vender tilbake, og uansett kommer vi til å gjenta cruisingene til blant annet Bilsport-treffet i Halden utpå sommeren.

Newsflash:
Landstreffet 1999

ser ut til å bli på Geilo eller Gran på Hadeland. For Geilos vedkommende er flere hoteller aktuelle, mens Sanner Hotell like ved Gran stasjon ser ut til å være «kandidaten» på Hadeland. Styret innhenter for tiden priser og ser på fasilitetene med hensyn til cruising-ruter, mulighet for skjermet parkering og prisbilde, utfra hensyn til belegg og graden av trafikk på hotellet den aktuelle helgen.

Helgen er altså bestemt, det er den samme som før: **11. - 13. juni.** Hold av denne, og avvent mer informasjon og påmeldingsblankett i neste nummer av Corvette Journalen.

Medlemmenes marked:

Corvette selges:

Corvette 1979

Rød med mørkeblått skinn interiør, L82 motor, automat, spoiler foran og bak, radio og kassettspiller. Kun kjørt om sommeren. Gått 96 000 km. Bilen er pen og i god stand. Selges h.b.o. kr. 160 000,-.
Henv. Reidar Smestad, Kråkstadvn. 100b, 1435 Kråkstad, tlf. 64 86 33 97, e-mail: reidar@ah.telia.no

Corvette Roadster 1966

Rød, 350hp, 327 ci., selges. Bilen er 50% restaurert. Rammen er blåst, lakkert og montert til ferdig rullende stand. Karosseriet er 100% helt og grunnet, og ikke montert endelig. Bil og drivverk er orginalt. Selges slik den står eller ferdig montert. Kan leveres som «objekt» i slutten av januar.
Henv. Frode Alhaug, tlf. 62 36 73 24, e-mail: frode.alhaug@hm.telia.no

Corvette Coupe 1994

Torch red over beige, LT1 300 hp 350 cid. To topper (glass og lakkert), 6 trinns manuell, CD, elektrisk sete, dual air bag, krommede originalfelger. Car cover. Power programmer. 24.000 kilometer, premiert flere ganger. Særdeles velholdt bil, selges ca. kr. 550.000,-.
Henv. Sigmund Ivar Lien, tlf. 70 27 01 76, mobil 91 11 12 11

Corvette-deler selges:

Midyear Roadster hardtop

Hardtop for 63-67 Corvette i god bruksstand selges kr. 7.000,-. Ventildeksler i aluminium (med søm) for 327 Hi-Perf ønskes byttet i ståldeksler som bør være korrekte for 63 modell, 250-300 hk.
Henv. Bjørnar Sæther, tlf. 63 82 48 07 eller 22 85 58 03, e-mail: bjornar.sather@sgeo.uio.no

Deler selges

Komplett nytt 2 tommers dobbelt eksosanlegg, aluminiumsbelagt. Passer de fleste 1975 - 1979-modeller. Holley 9895 forgasser. Erstatningsforgasser for original Rochester Quadrajet. Ubetydelig brukt. Hovedbremsesylinder 1968 - 1982, ny. Bremsecaliper venstre forhjul 1968 - 1982, ny.
Henv. Idar Andorsen, tlf. 77 65 23 19, mobil 91 68 70 22, e. kl. 1700,
e-mail: Idar.Andorsen@troms-kraft.no

Diverse C3 deler selges

Br. alu wheel center caps med emblem 76 - 79, kr. 300,-. 3 stk nye 82 Coll. Ed. alu wheel emblemer (selges eg. kun som komplett center cap til 66 dollar stykk), kr. 600,-. Nye 78 - 82 arm rests, kr. 700,-. 77 - 82 NOS park brake console cover kr. 200,-. Orig. festehylser for baklamper 80 - 82, nye, kr. 250,-. 78 - 82 speedo wire (aut. gear uten cruise), ny, kr. 150,-. Fire br. calipere til deg som vil overhale selv kr. 1.000,-. Intake og valve cover pakn. sett for 350 ci, kr. 250,-. 68 - 82 servopumpe lokk kr. 50,-. Hjelpefjærer for slappe 69 - 82 dørhåndtak, kr. 100,-. (Pakke: ALT kr. 3.000,-.)
Henv. Tore Robert Klerud, mobil 90 55 67 20, e-mail: klerud@online.no

Corvette-deler kjøpes:

Rally Wheel 1968

Stålfelg til Corvette 1968 ønskes kjøpt: Rally Wheel 15 x 7" stemplet AG ved ventilen. Kan eventuelt byttes i 15 x 8" Rally Wheels.
Henv. Gunnar Teig, tlf. jobb 22 08 36 35 mellom klokken 0900 og 1700.

Diverse selges:

Brosjyre og Franklin Mint

Original salgsbrosjyre til 1980 Corvette, og samlemodell fra Franklin Mint, 1969 Corvette Coupe i skala 1:24, ny i eske, selges.
Henv. Jon Ertnes, tlf 69 28 62 12, mobil 908-VETTE (90 88 38 83), e-mail: hijertne@online.no

The Universal Language of Corvette!!

Wherever you live, whatever language you speak... Mid America Designs is prepared to handle your international order quickly, simply, and efficiently! Our **FREE, full-color catalog** offers the widest selection of products to restore, repair, accessorize and boost the performance of your 1956-up Corvette. Through FAX transmissions and/or E-mail, your order is processed just as quickly as a domestic order. Plus, we offer you the safest, fastest, most cost efficient modes of shipping available. You and your Corvette deserve the best, so trust Mid America Designs—the world's largest supplier of Corvette parts and accessories.

Catalog Request Line:
0951-217-347-5591
FAX: 0951-217-347-2952
E-Mail: madvet@madvet.com
Web site: www.madvet.com

For our **FREE CATALOG** *mail or fax this coupon to the address below!*
FAX: 0951-217-347-2952. Please mention ad NO8.

I own a 19_____ Corvette(s).
Name:_____
Address:_____
_____
City:_____
Postal Code: _____ Country _____

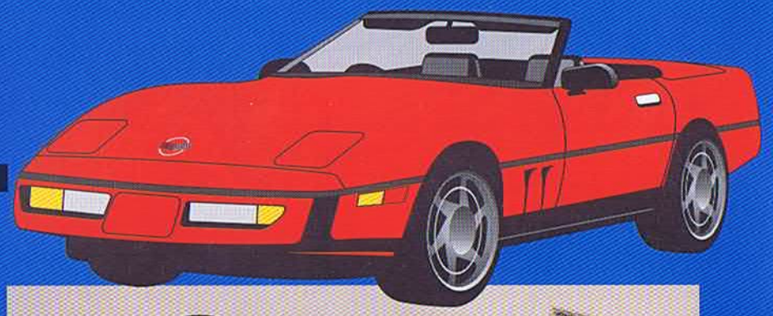
Mail Coupon to: Mid America Designs, Inc.,
P.O. Box 1368, Dept. NO8, Effingham, IL 62401-1368 USA
Web: www.madvet.com E-Mail: madvet@madvet.com

MID AMERICA® Designs, Inc

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