

Vad är min drömbil värd, hur mycket ska jag betala?

Att köpa bil är inte lätt idag, framförallt inte när man ska köpa sin pojkdrom, den där läckra Corvetten som du såg när du var 12 och och har drömt om sedan dess. Vi ska försöka reda ut begreppen lite och hjälpa dig på traven.

"Jag har fastnat i bilträsket, jag har hittat den bilmodell jag vill ha men jag har ingen aning om vad jag ska betala, hur mycket den är värd och vad jag ska titta på, jag vet inte ens vad jag ska tänka på"

Känner du igen dig? Tänkte väl det. Du är dock inte ensam och vi ska försöka hjälpa dig att göra en framgångsrik investering för det är precis vad det är. Gamla amerikanare stiger i värde och ibland kan man se rent hutlösa priser på en modell och ett otroligt lågt pris för en annan bil av exakt samma modell och man fattar ingenting.



Oavsett vilken bil du har bestämt dig för och innan du börjar leta efter den så ska du skaffa lite fakta om bilen. Läs artiklar, fråga folk som äger en likadan och ta reda på för- och nackdelar med just den bilen. När du har läst på, då kan du gå ut och leta efter din drömkärva.

Eftersom Corvette av olika modeller är en drömbil för många så kommer vi att reda ut begreppen i den den här artikeln och få dig att förstå hur vi tänker.

Vi vill definitivt ha tag på en Corvette mellan 1968-1973 då vi tycker att detta är den snyggaste modellen. Mellan dessa år så var det riktiga muskelbilar med mycket pulver under huden. Dessa modeller hade också kromade kofångare med undantag av 1973 då kofångaren försvann i fronten. Det kan vi leva med eftersom modellen är så grym ändå och ändå har, för oss, rätt bakdel med kromad kofångare.

Vi vill så klart också ha en äkta Stingray. Har vi nu läst på så vet vi att just 1968 så hette Corvetten inte Stingray längre, den beteckningen försvann 68 för att återkomma 69 så då försvann en årsmodell där och vi vet att vi nu ska leta efter en 69-73. Dock, ska vi nämna så kallas även 68:an generellt för Stingray men om vi ska vara petiga så är det inte en äkta. Stingray emblemen fanns inte heller på 68:an.

Original eller inte?

När ni börjar söka så kommer ni att komma i kontakt med ord som Matching Numbers, Fram Off Restoration och Mint Condition bland annat och dessa begrepp höjer priset på en bil till ibland oacceptabla nivåer. Många säljare, framförallt i andra länder använder också dessa fraser även om det inte stämmer, och ofta i samband med att man säljer bilen på Ebay och troligen kommer att exportera den till annat land. Det är därför bra att ha en kontakt i landet som bilen ska säljas från som också kan titta på den.



Att köpa en bil som är helt original är för det första inte lätt, och lyckas ni så brukar bilen också kosta därefter, oavsett skick. Är den "oskruvad" så sitter alla originalgrejer kvar på bilen och på en bil som är 30 år gammal så går saker sönder. Är det bytt till något med fel tillverkningsnummer så är ju bilen inte 100% original längre så tänkt på det när ni stöter på en säljare som har just en bil i 100% originalskick.



Är bilen ombyggd, modifierad, customiserad? Är allting helt på bilen, fungerar allt? Hur mycket spelar sådant roll för er? Jag brukar resonera så här, har ni sett "den" ni bara SKA ha, oavsett vad, så köp den... det är bara ni själva som kan bestämma vad bilen är värd, inte säljaren. Det enda som skulle få mig att backa är om bilen är ramsned eller om ramen är så rostig att den inte går att

använda. Allt annat går att laga. Det är bara en fråga om det är värt det.

Det finns förvisso vissa delar som INTE nyttillverkas till Corvetten och också kan vara svåra att få tag i, exempelvis listerna runt vindrutan och framförallt den breda i ovankant, listerna runt gälarna på 69:an kan vara svåra att få tag på också.

Appropå rutan så är rutramen ett ställe som blir rostangripet. Kolla innanför listerna på insidan av rutramen om det finns rost. Hittar ni rost så var beredd på mycket rostlagning och en kompis som är skicklig på att svetsa är bra att ha. Andra ställen som rostar är fästena mellan ram och kaross samt stolparna från rutan ner bakom skärmen. Dessa är mycket svåra att kolla då det inte går att komma åt att kolla där.

För min egen del spelar det ingen roll om bilen är original eller inte men jag har några krav om jag ska köpa en bil. Karossen ska vara orörd, alltså inte breddad och den ska gå att återställa i originalskick.



Hur är det med motor, låda och bakaxel då?

68-73 så fanns Corvetten med både smallblock och bigblock motor i olika storlekar. För de flesta så spelar det ingen roll vad det sitter för motor i bilen men generellt kan man säga att bigblock bilarna oftast är lite dyrare än smallblock bilarna om resten av bilen är i samma skick. På 70- och 80-talet så var det populärt att ta motorerna från Corvetten och stoppa i en racebil samtidigt som man hängde ner en utbytesmotor i Corvetten vilket gör att det inte heller är så lätt att hitta en bil med rätt drivlina, det

som populärt kallas Matching Numbers idag. Det är klart det är kul med rätt drivlina men det brukar generellt också betyda ett högre pris på bilen. Det är lättare att hitta delar till smallblockarna också.

En bil med manuell låda är också mer eftertraktad än en bil med automat och trots att det finns dom som byter ut originallådan mot en 5- eller 6-växlad låda så sänks inte priset på bilen men finns originallådan kvar så se till att du får den med på köpet.

Skulle det inte vara rätt motor, låda eller bakaxel i just din bil eller om motorn havererat så gör det inte så mycket. Reservdelar finns det gott om och firmor som renoverar dom finns det ännu fler av. Fast det är ju roligare att köra bilen än att bärga den.

Tillgång och efterfrågan

Detta är inte alltid överrensstämmande med verkligheten. 1969 tillverkades det 16.633 cabriolet modeller och 1973 tillverkades det endast 4.943 cabrioletter, ändå så är 69:an mer efterfrågad än 73:an och betingar ett högre värde. Mycket beroende på att 69:an hade kofångare fram, att motoreffekten var mycket högre och att den generellt sett är en mer populär modell. Skulle man däremot få tag i en 69:a cabriolet med L-88 motor i originalutförande så betingar den säkerligen ett pris på över 500.000 kronor. Såna priser förekommer inte på 73:or i bruksskick över huvudtaget.



Summan av kardemumman

Fortfarande svårt att bestämma dig? Låt mig få summera lite av mina erfarenheter och mina tankar lite. Du vill ha en bil du har drömt om sen du var pojke, du har i 90% av fallen ingen aning vilken årsmodell på bilen du såg den där dagen, du har inte hur mycket pengar som helst och du vill ha den för att åka lite med när det är fint väder och för att få njuta av en häftig bil som drar blickarna till dig?

En 68-72 kostar i normalt bruksskick mellan 150.000 till 200.000 kronor. Allt extra som är gjort på bilen höjer priset ytterligare. Detta gäller en coupé med smallblock, snyggare fälgar, automat och hel i karossen, inga sprickor alltså och en hyfsad lack. Maskinellt går

den bra och motorn ser i det närmaste original ut. En 73:a i samma skick kan man betala 130.000 till 160.000 kronor för. Hittar du en bil billigare än detta och i bruksskick som beskrivits så köp den om det känns rätt. Ser bara bilen bra ut när du tittar på den så kan du alltid fixa smågrejer lite då och då, du har ju oftast hela vintern på dig. Vill du istället ha en bil som är iordninggjord, det mesta renoverat och uppsnyggt så får du räkna med att lägga på ca 100.000:- på priset för en bruksbil.



1982 års modell.

Finns det några alternativ?

Naturligtvis finns det alternativ om din budget är begränsad. Du kan exempelvis köpa en nyare Corvette. Från och med 1974 års modell så sjunker dom i pris i samma takt som popularitetsstämpeln minskar. Är det absolut en cabriolet du vill ha så kan du bara välja mellan 74 och 75. Från och med 1976 gjordes inga fler cabbar av C3 modellen. Om det inte spelar någon roll eller om du vill ha en coupé så finns det många att välja på ända upp till

1978 och 1982 så gjordes det ett par specialmodeller och om du också vill ha en investering så är en 78:a Pace car eller en 82:s Collectors coupe en bra investering. Dom är inte så kända utanför Corvette kretsar så där kan du faktiskt göra ett klipp. Jag vågar lova att dessa bilar bara kommer att öka i värde. Priserna på en 74 till 82 borde ligga på mellan 120.000 till 160.000 kronor. Kom också ihåg att 1976 var det sista året Corvetten kallades Stingray.



Det finns också ännu billigare alternativ, i alla fall för närvarande.

1984 kom den nya karossen, populärt kallad C4, vilket är den 4:e generationen Corvetter. C4:an höll ända fram till 1996 med olika motoralternativ och från och med 1986 fanns Corvetten återigen som Cabriolet.

En C4 går att hitta från 80.000 kronor och uppåt beroende på modell och skick naturligtvis. Dessa bilar anses idag inte ha så stort samlarvärde förutom vissa

specielmodeller, exempelvis ZR-1 som kom 1990 och var på 375 hästkrafter. Dessa är naturligtvis också dyrare än den enklare modellen på runt 200 hästkrafter.

Har du däremot obegränsat med pengar så är alla Corvetter före 1968 ett bra köp och en fin Corvette i årsmodeller mellan 1953 och 1967 kan kosta över en miljon kronor.

Det finns några milstolpar i Corvettens historia och några bilar som är väldigt speciella, de flesta av dom går inte att få tag på då dom gjordes i få exemplar men de flesta eftersträvar att komma så nära som möjligt.



Köp köp köp

En del modeller av Corvetten är och kommer alltid att förbli en näst intill ouppnåelig dröm. En Corvette årsmodell 1953 till 1956 är väl i princip omöjlig att hitta men skulle du lyckas så köp den. Årsmodellerna 57 till 62 är inte lika svåra men betingar ett högt pris så det kanske kan vara värt att köpa även ett objekt om du kommer över ett som inte har rostat sönder. Värt att notera bland **olika Corvette-modeller** är att exempelvis följande:

1953-1955 kallades Corvetten för Roadster. 53 tillverkades endast 300 st och 1955 700 stycken. 1954 tillverkades 3.640 stycken. 1955 var första året med V8.

1957 var första året då Fuel Injection kombinerades med en 4-växlad manuell låda. Sista året med enkla strålkastare.

1962 var sista året med konventionell baklucka innan C5 modellen. Det var också sista året med solid bakaxel samt första året med motorstorlek på 327 kubik tum.

1963 kom nästa generation Corvette som kom att kallas **C2**. Detta var enda året med delad bakruta, Split Window och har idag blivit ett hett samlarobjekt. Modellen gjordes både som cab och coupé. 1963 var också första året modellen kom att heta **Sting Ray**.

1965 var första året med en big block motor på 396 kubik tum och 425 hkr. Skivbromsar, sidepipes och teleskop ratt blev några populära tillbehör.

1966 var första året med den eftertraktade 427 motorn.

1967 var sista året för C2 modellen och denna har blivit en liten favorit bland samlare. Framförallt med 427 L-88 motorn som idag är i princip omöjlig att få tag på då det bara såldes 20 exemplar av den.

1968 kom C3 modellen med ny kaross men med nästan oförändrat chassie. Detta var den första modellen med T-top alltså avtagbara takluckor, EJ att förväxla med targa tak som är en modell Porsche har gjort. Targa **Får ej** användas i Corvettesammanhang ;) 68:an kallas heller inte för Stingray detta år.

1969 återinfördes typen Stingray, nu i ett ord på modellen. Smallblockarna ökade i storlek från 327 till 350 kubik tum. Den värsta modellen som gjordes var ZL-1 med en 427 i aluminium men tillverkades bara i enstaka exemplar och det är tveksamt om det finns någon som fortfarande lever idag. Exklusive en i Bowling Green samt i i en privatsamlares ägo.

1970 ersattes 427:an av en 454:a. Skärmanterna breddades för att skydda mot stänk från hjulen och gälarna ändrades på 70:an. 350 motorn fanns kvar men det kom också en LT-1 version med högre kompression som gav 370 hkr.

1973 tog an bort kofångaren fram på Corvetten efter en ny lag. Den korta huven försvann också och ersattes av en lång huv som gick över vindrutetorkarna. Detta är sista året med kromad kofångare bak.

1974 var sista året med big block motor.

1976 var första året som cabriolet inte fanns på ett bra tag samt sista året som Stingray. Motoreffekten låg som mest på 210 hkr.

1978 var 25 års jubileum av Corvetten och därför gjordes en jubileums modell och Pace Car. Nytt på denna modell var Fastback bakrutan som var större och sluttade mer än tidigare bakrutor.

1982 byggdes den sista C3 modellen och detta år gjordes även en Collector Edition i 6.759 exemplar. Detta år fanns ingen bil med manuell låda heller.

1984 kom den nya modellen populärt kallad **C4**, lite kantigare, lite modernare, lite mindre Corvette, i mångas ögon men fortfarande Amerikas sportbil nummer 1.

1986 var Corvetten Pace Car på Indy 500 men gjordes aldrig med speciallack eller speciella options. Cabben är också tillbaka.

1987-1989 gjordes några dubbelturbo konverteringar av Callaway som sedan såldes via några Chevrolet handlare. Alltså inte fabrikskonverteringar. 1989 kom också den nya ZF lådan med 6 växlar.

1990 introducerades ZR-1 på 375 hkr som tillverkas i drygt 3000 exemplar. Chevrolet bygger också 23 specialutrustade bilar för SCCA World Challenge Serien.

1993 kommer Corvetten med ett 40-års jubileums option. ZR-1 ökar från 375 till 405 hkr.

1995 kommer återigen en Indy replica med speciallack, emblem och lister.

1996 är sista året för C4 modellen och detta år görs 2 olika modeller. En Collectors Edition och en Grand Sport med olika utrustning och tillbehör.

Hoppas du har fått lite mer kött på benen nu när du ska leta bilmodell.

Hittar du en bil och det är kärlek vid första ögonkastet och du känner att du vill ha den, och priset inte är ett hinder så köp den, den är värd sitt pris för dig och du kommer att ha oerhörd glädje med din bil oavsett vilken du köper. Det är inte bara bilen som ger dig något utan också kamratskap med likasinnade, att åka på bilträffar och att få deltaga i bilevenemang kommer att ge dig många härliga stunder och trevliga minnen....

Vi ses på vägarna i sommar

Text & bild: Tommy Ledberg.