

För C3:ans fortleven

Historien om Svempa, the C3 restorer

Egentligen började det 1982, då Svempa fick upp ögonen för Chevrolet Corvette och köpte en -69 Coupe. Det hann bli ytterligare en -69 coupe innan den här historien började en dag för 10 år sedan.

TEXT: O FOTO: JANNE S I SAMARBETE MED SVEMPA OCH HANS RENOVERINGSBILDER

En 1968 Corvette Coupe anlände i lös vikt från Kävlinge i Skåne. Svempa, eller Sven Erik Ullmark (medlem nr 3176) från Sollentuna fick hjälp av en kompis att transportera hem den nyinköpta Corvetten. Mängder av lösa delar såsom motor, växellåda samt en hel del nya delar följde med vid köpet. Transporten kom hem sent på dygnet, så var det bara att stuva in allt i garaget och vänta till morgonen för att kolla att allt fanns med. Svempas tanke var att se över motorn, fräscha till i motor-

utrymmet och ordna en hyfsad lackering så att Corvetten skulle rulla till våren. Är det några som känner igen sig, är det inte alltid så här det börjar, lite småfix över vintern, sen är det bara att tuta och köra?

Nästa dag - i rasande tempo - efter att ha kollat igenom att allt fanns med som avtalats i köpet, rev Svempa isär motorn eftersom han misstänkte att det hade kommit in vatten i cylindrarna under hemtransporten. Tyvärr hade det naturligtvis gjort det. Den gamla lackeringen



vnad

var redan borttagen av den tidigare ägaren, så Svempa ringde "sin huslackerare" som kom förbi och tittade på Corvetten.

2001

Svempa fick order att börja "rikta upp" karossen och efter ett mödosamt arbete kördes den till lackeraren för att bli primad (grundmålad). Samtidigt målades dörrfalsarna i den originalkulör som Svempa bestämde att Corvetten skulle lackas i. "992 Corvette Bronze" heter färgen som det året lackerades på 3374 Corvetter,

drygt 10 procent av produktionen. Nu lackerades även motorrummet och insidan på huven med GM halvblanka svarta färg. Det här var hösten 2001 och siktet var nu inställt på att få Corvetten körklar till våren 2002. Svempa tänkte även göra en "penselreovering" av ramen så att allt såg "bra ut". Då upptäckte han att returbensinledningen var trasig och att flera karossdistanser var borta och hade ersatts med träbitar istället. Då kom till slut den inte allt för ovanliga funderingen: Vad är det



När det handlar om originalreovering är det siffrorna som gäller. Längst upp chassinumret, som är att likna vid Corvetten personnummer. Därefter är det koderna för lackering och inredning. Längst ner är ramens märkning som bl a ger information om när den är tillverkad.





Att fixa kaross och chassi är väl en "piece of cake, bara "wax on -wax off". Nej, så enkelt är det inte. Många arbetstimmar går åt till att förbereda karossen för lackering. Den behöver åka av och på ett par gånger för att kunna lacka alla dörrkanter, torped, motorutrymmet samt under karossen. Så ska ju chassit med drivlina och upphängningar renoveras och monteras också. Nedan en stolt Svempa som provmonterar karossen innan den skall av slutlackeringen. Knappast någon "piece of cake".



för bil jag har köpt?

Skall jag sälja iväg den snabbt som attan eller...

Efter några dagars funderande och kalkylerande på hur djupt han skulle behöva gräva i plånboken och hur stor arbetsinsats det skulle kräva, så bestämde han sig för att behålla bilen, renovera den fullständigt och lyfta karossen av ramen. Nu ändrades verkligen målsättningen med projektet. Pga att Corvetten hade "matching numbers" på motor, växellåda och bakaxel så skulle Svempa nu återställa allt till originalskick. Precis som när den lämnade fabriken med allt vad det innebar med kritmarkeringar, färgduttar etc.

Känner några igen sig, hur blev det med lite småfix över vintern.....

2002-2003

Svempa hade redan många av de väsentligaste delarna för att kunna genomföra en totalrenovering av chassiet. Han fick också tag i en kille som satte upp ramen i en riktbank för att kontrollera att den var rak. Då man snabbt konstaterade att ramen inte var riktigt rak i bakvagnen måste den riktas. Därefter blåstrades den och sprutmålades svart. Svempa fick hem ramen på våren 2003 och återmonteringen kunde nu äntligen starta. Samtliga delar i chassit renoverades eller byttes ut mot nya. Hela chassit med fram- och bakvagn, motor- och växellåda (automat), tank och bromsledningar mm monterades därefter ihop. Sedan var det äntligen dags för återmontering av karossen på ramen och samtidigt shimsa in alla karossfästen.

Motorn renoverades med nya lager, ringar och ny Cranekam-axel. Topparna renoverades och konverterades till blyfritt, vilket anses helt ok vid en originalrenovering, Rochesterförgasaren med "matching number" 7028208 hittade Svempa av en slump i Sverige och renoverade den till nyskick med alla korrekta fabriksinställningar.



Ovan ser vi karossen slutlackeras. Den har rullats in i lackboxen monterad på ramen och maskerats mycket noga, Först läggs baslacken, (primer mm har lagts tidigare) som är en originalkulör med benämningen 992 Corvette Bronze. 1968 lackerades 3374 Corvetter i den färgen. Sedan sprutas klarlacken, då Svempa valt systemet med tvåskiktsslack. Ovan till vänster syns hur den renoverade motorn monterats i chassit. Svempa har varit lika noggrann med alla detaljer på chassit som med karossen. Som kronan på verket har han återställt antal schims som fanns vid monteringen på fabriken. Här syns bl a uppmärksningen av ett karossfäste på ramen.

2005 och ångestattack

Corvetten var nu åter ihopmonterad och äntligen klar för slutlackering. Den hämtades mitt i juli 2005 och transporterades åter till lackeraren. Denne gjorde det så viktiga sista finliret på underarbetet innan karossen lackerades. Svempa, som stod och kollade in i lackboxen när

lackeraren lade på basfärgen fick nu en häftig ångestattack. ”Den här färgen blir ju ingé snygg, jag måste byta till någon annan färg”. Svempa bankade frenetiskt på lackboxen och började ropa till lackeraren att vi skulle avbryta lackeringen. En något lätt irriterad lackerare försökte lugna ner Svempa och ville att

han skulle vänta åtminstone tills klarlacken var sprutad. Och naturligtvis, som alltid, blev det en helt annan lyster med klarlacken på. Nu ångrar Svempa inte en sekund att han lät lackeraren fullfölja lackeringen i originalkulören ”992 Corvette Bronze”.

2006

Nu var det dags för montering av de exteriöra delarna, men ännu hade inte Svempa funnit någon som kunde kroma och polera de rostfria listerna. Sent omsider hittade han ett företag dit han lämnade in sitt krom och rostfritt i november 2006. Kylaren skulle också renoveras så en kille i Uppsala fick förtroendet och den blev klar i slutet av sommarn 2006.

2007 och ny målsättning

Bilen startades upp för första gången tidigt på våren 2007. Efter lite sedvanligt strul så hoppade motorn igång och kamaxeln kunde köras in. Nu började Svempa äntligen se det berömda slutet i tunneln, men som med alla helrenoveringar tar varje liten detalj betydligt längre tid än man tror.

Kromet kom tillbaka i maj 2007, men Svempa var missnöjd med resultatet så firman fick bakläxa. Efter att ha gjort ett betydligt bättre jobb andra gången fick Svempa åter tillbaka kromet strax för midsommar 2007. Nu var tiden knapp till Power Big Meet i Västerås, där han ville premiärvisa Corvetten. Tyvärr återstod en hel del att göra som att ställa fram- och bakvagn och att besiktiga. Så det blev inte något färdigställande detta året heller.

Nu spottade Svempa i nävarna med nytt sikte att bli klar till Wheels Nat's i Barkaby i augusti. Många smådetaljer fanns kvar att fixa, men med ett hyperintensivt skruvande sena kvällar och på sin 2 veckors sommarsesemester, så blev då Svempa äntligen "så klar", att Corvetten skulle kunna visas upp offentligt för första gången.

Så kom den efterlängta belöningen för allt slit och släp. Vilken glädje när alla människor kom fram och berömde skicket. Ett produktionsbolag intervjuade Svempa och filmade bilen för att den eventuellt skulle få vara med i programmet Biltokig. Avslutningen på dagen blev höjdpunkten, en pokal för "10 most outstandig car". Bättre



Detaljernas mästare. Numbers Matching innebär att även förgasarnumret stämmer.



Mäta hjullagerspel innan ihopmontering är viktigt. Men snälla, du tänker väl inte använda handbromsen när bilen är ihopsatt. Nedan åter en detaljbild, som visar att Svempa lämnar inget åt slumpen.



avslutning på ett projekt kan man nog inte få!

2008

Bilen var ju inte riktigt klar eftersom Svempa hade oturen att lyckas att spräcka framrutan. Han blev därför tvungen att inhandla en ny ruta av Veterania och kunde även byta den själv. Inredningen skulle också färdigmonteras vilket innebar att en hel del inredningsdetaljer byttes ut mot nya. Nya original Rally Wheels följar 15x7 inköptes, blästrades och lackades i original utförande. Svempa monterade de nya Redline däckerna på de nya originalfälgarna, men de är bara tänkta att användas vid utställningar. Det var också dags efter inkörningen att finjustera motorn för att få den att gå optimalt.

Det blev allt en del som åtgärdades under säsongen 2008 och nu var bilen äntligen i det skick som Svempa hade som målsättning med sitt projekt.

Eftersom han inte hann få klart med bilen till Power Big Meet 2007, så skulle Corvetten nu visas upp på årets träff. Svempa körde fram bilen för bedömning på lördagen och den belönades med ett 3:e pris i klassen 64-73. Corvetten fick 41+ i poäng, vilket inte är fy skam i den mördande konkurrensen från alla andra superfina bilar.

Veckan därpå på lördagen deltog Svempa med sin Corvette på American Car Show i Norrtälje där bilen erhöll 1:a pris i 60-tals klassen.

2009 - 2010

Inför säsongen 2009 så behövde Svempa inte skruva speciellt mycket med Corvetten förutom att ägna en hel del tid till att putsa till "showklass". Han åkte den här säsongen på 2 träffar, Power Big Meet i Västerås och American Car Show där det blev repris på 2008 resultat. 3:e pris med 43 poäng på Power Big Meet och en 1:a plats på American Car Show.

I somras på Power Big Meet 2010 knep Svempa ett 2:a pris i den mycket tuffa klassen.

Vi gratulerar och tycker att det är otroligt roligt när man får kredit för allt det enorma arbete som har lagts ner på renoveringen.

Nya projekt

Nu väntar ett antal nya projekt i garaget på Svempas uppmärksamhet. En Corvette Coupe 70:a behöver lite småfix, får vi tippa på henhelrenovering? Några Crescent "Raketarsel" mopeder behöver också lite omvårdnad samt en Corvette Coupe 65:a behöver "lite puts".

Tror vi verkligen på Svempa, när han säger att han kanske bara ska ta det lugnt framöver? Nej här kommer det nog att hända mer saker.

Vill ni ha koll på vad Svempa har för sig i garaget rekommenderas hans hemsida www.c3-restorer.se.

Base Corvette Sport Coupe	
Option	Årsmodell 1968
Motor	327 cui 300 hkr
M40	Turbo Hydra-Matic Automatlåda
A01	Tonade glas alla fönster
A31	El fönster
G81	Positraction dif-fad bakaxel
J50	Servobromsar
N40	Servostyrning
PT6	Däck med röd rand F70x15
U69	AM-FM Radio
992	Corvette Bronze lack
435	Tobacco Vinyl inredning



Vad detta är, jo det är upphängningsanordningen till strålkastarna och nedanför syns en reparerad strålkastarinsats. Hur det är tänkt att sitta syns ytterligare längre ner.

