

Corvette Club Norway

Litt Historie Om Klubben

Corvette Club Norway ble startet høsten 1992 av 15 ivrige Corvette-eiere og entusiaster på Østlandet.

Disse 15 møttes første gang etter at Erik A. Sørensen hadde satt inn flere annonser i Aftenposten, hvor han søkte etter likesinnede med spesiell forkjærlighet for den legendariske amerikanske sportsbilen Corvette.

Det første møtet fant sted i Oslo, hvor det ble opprettet et midlertidig styre. Desember samme år ble klubben offisielt stiftet og klubbens første offisielle styre valgt. Klubbens første president ble Christian Fett som fortsatte i denne stillingen frem til 2003, da Erik Jensen overtok «førersetet» i klubben.

Målsetningen første året var å bli 25 medlemmer. Dette ble gjort helt til skamme da klubben fikk 134 medlemmer før året var omme. Klubben har vokst jevnt, og pr 31.12.2004 hadde klubben 416 registrerte medlemmer.

Corvette Club Norway deltar på alle de store amcar-/biltreffene, og veldig ofte med egen Corvette-parkering under klubbens banner.

Også innen racing har flere av klubbens medlemmer utmerket



seg de senere år med sine Corvetter. Aktiviteten i klubben er forholdsvis stor, og ildsjeler jobber hele tiden med nye arrangementer.

Rundt om i landet hvor det finnes konsentrasjoner av Corvette, finnes det også lokal-avdelinger av CCN. Stavanger, Trondheim, Bergen, Østlandet (Oslo, Akershus og Østfold) og Vestfold/Telemark/Buskerud er et eksempel på vellykkede slike, med stadige arrangementer og treff lokalt.

Klubbens eget klubb-blad, Corvette Journalen, er nok det som må sies å være Norges beste klubbpublikasjon når det gjelder merkeklubber. På grunn av spredningen av medlemmer over det ganske land, er det lagt meget stor vekt på dette bladet, og nylig økte sideantallet til hele 32 sider, alle i farger på tykt og eksklusivt glanset A4 papir.

Også klubbens internettside, www.corvetteclub.no, er det lagt mye jobb i, og på sidens "forum" er det stadig stor aktivitet, med diskusjoner og spørsmål/hjelpsinnsjoner. På disse sidene er det også enkelt å melde seg inn i klubben automatisk ved hjelp av noen få tastetrykk.

Corvette Club Norway er etter hvert blitt en stor merkeklubb, men likevel såpass oversiktlig at det sosiale også blir tatt vare på. Det viser det årlige "Landstreffet" klubben arrangerer hvert år i begynnelsen av juni. Her møtes nye og gamle Corvette-entusiaster til en hyggelig og spennende weekend, der Corvetten er i sentrum.

Klubb: Corvette Club Norway
Sted: Norge
Fylke: Alle fylker
Etablert: 1992
Antall medl.: 416
Hjemmeside: www.corvetteclub.no
Mail: formannen@tempoklubben.com

Kontakt klubben

Corvette Club Norway
c/o Ertnes
Sledevn. 9
1593 SVINNDAL

Tlf. 908 VETTE = 908 83883



Medlemsblad

Corvette Journalen

Corvette Journalen er Corvette Club Norway's medlemsblad, som distribueres til medlemmene fire ganger per år. Bladet trykkes i 32 sider hvor alle er i farger, og inneholder stoff om klubbens arrangementer, presentasjon av medlemmenes biler, tekniske tips, annonser og annet stoff til nytte og hygge for norske Corvette-entusiaster.



CORVETTE HISTORIE

1953 – 1975

Chevrolet Corvette er uten tvil den mest kjente amerikanske sportsbil som er laget. Og langt over 1 mill. Corvetter har blitt produsert opp gjennom årene.

"Plastic Fantastic"

Bakgrunnen til at Chevrolet divisjonen av General Motors begynte å tenke på å lage en sportsbil, var den økende populariteten for europeiske sportsbiler i etterkrigstiden i USA.

Harley Earl var på denne tiden den første utnevnte "styling" eller design sjef hos GM, og han hadde vært med "på laget" siden før krigen. Han hadde bl.a. tegnet flere prototyper for Buick. Han bestemte seg for at han ville lage en sportsbil som han skulle presentere på Motorama bilutstillingen i New York i januar 1953. Hans tanke var å produsere en sportsbil som man kunne ha råd til å kjøpe. Prosjektet holdt han meget hemmelig, og det fikk først kallenavnet "Opel" og Bob McLean ble prosjekt ansvarlig.



Etter hvert så måtte Harley Earl innvie Sjefsingeniøren hos Chevrolet, Ed Cole, i prosjektet. Og prosjektet ble også presentert for toppsjefen hos Chevrolet, Harlow "Red" Curtice, som ga dem streng beskjed at bilen skulle ikke produseres før de fikk respons fra publikum på Motorama showet i New York. Internt på huset ble prosjektet nå kalt EX-122, som er en eksperimentbil kode. Ed Cole var imidlertid sikker på at dette ville få bra respons hos publikum, så han utviklet bilen med tanke på at den skulle produseres.

På denne tiden drev forskningsavdelingen hos Chevrolet og eksperimenterte med glassfiber karosserier og ettersom ønsket var å ha en lett sportsvogn med en 50/50 vektfordeling (inkl. fører og bagasje) så ble det gitt klarsignal til å lage bilen i forsterket glassfiber. Når det gjaldt motorvalg var det kun Cadillac av GM's biler som hadde V-8 motor, så Chevrolet's "Blue Flame" rekke sekser ble valgt og trimmet til 150hk. En tre-trinns manuell kasse ble først satt inn, men underveis byttet ut med en to-trinns Powerglide automatkasse, og standard Chevrolet bremses ble benyttet. Prototypen som skulle stilles ut på Motorama på

Walldorf-Astoria hotellet i New York ble nå bygget i all hast. Den ble lakkert Polo-hvit med Sportsman rødt interiør.

Publikum tok bilen med storm. Og nå ble det hektisk arbeid hos Chevrolet. Prototypen var håndlagd glassfiber i 2/10" tykkelse, og erfaring med glassfiberkarosseri hadde man ikke hos GM. Men tilslutt ble bilen produsert i 1/10" tykk plast og rullet ut fra fabrikken i Flint, Michigan siste dagen i juni 1953. Alle 300 stk 1953 modeller var lakkert Polo-hvit med rødt og hvitt interiør og sort cabriolet. De første eierne var håndplukkede, amerikanske celebriteter.



Allerede året etter ble produksjonen flyttet og etablert i St. Louis, Missouri, men store forandringer på bilen ble det ikke, bortsett fra at bilen kunne velges i tre forskjellige farger nå; hvit, rød eller blå med beige cabriolet, men fortsatt kun rødt interiør.

Salgstallene til Corvette ble ikke som forventet. Av over tre tusen biler produsert i 1954, ble kun halvparten solgt. Det ble derfor bestemt at 55 modellen skulle få V-8 motor. Det var en 265 cu.inch motor på 195hk som faktisk var lettere enn den gamle seks sylindrede motoren. Akselerasjonen til Corvetten ble betydelig forbedret fra 0-100 på 12 sek. det første året til 8,5 sek. nå. Og toppfarten nærmet seg 200 km/t. Senere på året kom også valgmuligheten for å få en manuell tretrinns kasse i stedet for Powerglide. Tross dette så ble det kun produsert i underkant av 700 biler dette året.



Reddet av Thunderbird

Corvettens fremtid så ikke lys ut. Den var heller ikke noen suveren sportsbil de første årene, selv om den fort ble kraftig nok, så gjensto det å utvikle bedre bremses og girkasse. Salget sviktet. Publikum hadde fått øynene opp for den nye Ford Thunderbird, og amerikanerne kjøpte 20 ganger flere Thunderbirds enn Corvetter. Dette likte ikke ledelsen hos GM. Samtidig hadde Chevrolet fått en ny ingeniør i firmaet ved navn Zora Arkus Duntov som fikk stor innflytelse i den videre utviklingen av Corvette, samt en annen person som også må nevnes; Bill Mitchell.

Større forandringer begynner å skje. Man kan kanskje si at den første Corvetten var laget av designere, men nå begynner ingeniørene å få mye større innflytelse. 1956 modellen fikk en fireporters forgasser, en spesiell kam, aluminium inntaksmanifold, og videre utover femtitallet kom både firetrinns girkasse, to fireporters forgassere eller mekanisk fuel injection som tilleggsutstyr. 1957 var en milepæl: 283cu.inch og 283hk – 1hk pr. cubic inches! Akselerasjonen 0-100 er nå kommet under 6 sek og toppfarten på 214 km/t. Designmessig har Corvetten blitt litt mer maskulin. Frontlyktene på de første Corvettene lå tilbaketrasket i skjermene med beskyttelsesnetting over mot stensprut. I 1956 var det karosseriforandringer som fikk frontlyktene helt frem, og 56-62 årgangene kan også gjenkjennes med buen på siden av bilen bak forhjulene til langt bak på døren. Inne i denne buen var det ofte en annen farge enn den bilen ellers hadde.

Nå begynte bilen virkelig å appellere til sportsbilentusiaster verden over. I tillegg begynner også racing entusiaster å engasjere seg. I 1957 ble det produsert 6339 Corvetter som viser at publikums interesse for bilen har snudd. Små forandringer underveis: 1958 - doble frontlykter og året med mest krom. 1960 – ny og bedre standard "handling package" og clutchhus i aluminium.



Men ryktene om en helt ny Corvette hadde nå begynt å sive ut. Og en av grunnene til dette var at en meget spesiell løpsbil som ble kalt for Stingray hadde begynt å delta i diverse løp, og var påmeldt av Bill Mitchell (GM's hoveddesigner) privat. Men da 1961 kom, hadde GM brukt såpass mye penger på introduksjonen av Chevrolet Corvair året før, at det ble ikke så mye igjen til Corvetten, og noen helt ny bil ble det ikke, men det ble mange forandringer med bl.a. ny bakpart som så ut som den var tatt rett fra Bill Mitchell's løpsbil. En av fordelene med denne bakparten var bagasjeplassen, som var blitt øket med 20 % i forhold til året før. Men den nye bakparten fikk raskt kallenavnet "ducktail" – andestjerten – og for første gang så kom exhaust rørene ut bak under bilen og ikke gjennom bakfangerne. Doble baklys ble montert og mer krom forsvant. Tennene i grillen ble også borte og 1961 var siste året hvor det ble tilbudt forskjellige farger på bilen og buen bak forhjulene. Og antall kjøpere øker; hele 14.531 ble produsert i 1962, som er 40 % mer enn året før.

Sting Ray

Så vel Corvette entusiaster, som biljournalister har så langt i Corvettens liv delt denne i seks generasjoner: C1, C2, C3, C4, C5 og C6. Vi har nå kommet til C2 generasjonen, og denne åpner med Sting Ray modellen fra 1963 til 1967. Den ble en umiddelbar suksess fra dag én. På lik linje med at Jaguar kom med sin E-type to år tidligere, så ble Sting Ray like godt mottatt og kundene kunne vente opptil to måneder for å få sin nye Corvette. Fabrikken i St. Louis måtte ta inn ekstra skift for å kunne produsere nok biler. Og den nydelige designen som Bill Mitchell var ansvarlig for gjorde at antall biler produsert og solgt i 1963 var 50% opp i forhold til året før. Designmessig er det coupéen, "Split Window" som den ble kalt fordi den hadde delt bakrute, som vil huskes mest, mens motormessig er det Big Block utgavene fra 1965 til 1967 som vil huskes. Men tilbake til design og konstruksjon. Denne fastback stilen var inspirert av Berlinetta i Italia.



"Split Window"



Big Block

Den hadde et helt nytt understell, og passasjer og fører ble plassert langt tilbake i bilen for best mulig vektfordeling. Det ble lagt stor vekt på at bilen skulle ha et lavt tyngdepunkt og bakkeklaring var kun 5 tommer (12-13cm) og bilens tyngdepunkt endte opp ca 42cm over veibanen. Faktisk så satt passasjerene nå inne i ramma, som nå var blitt meget mer solid, og ikke oppå ramma som på tidligere modeller. I tillegg var hjulavstanden blitt kortere. Ennvidere så er det dobbelt så mye stålforskerkninger i de sentrale deler av karosseriet, hvilket gjorde førerkabinen sikrere og hele bilen noe stivere. Dette ble kompensert med mindre glassfiber og totalt sett mindre vekt enn forrige generasjon. Den delte bakruten var kun en "skjønnhetsting" – en del av hele bilens rygggrad – en liten fold som gikk bakover taket og ned til bakenden på bilen. Men praktisk var den ikke, så året etter ble det hel bakrute og bedre sikt bakover. Ellers så var også Corvette den første etterkrigsbil med skjulte doble hovedlykter, hvilket gjorde at linjene på fronten var uavbrutt og bilen så meget strømlinjeformet ut med lyktene nede.

Kritikken fra motorpressen om bilens kjøreegenskaper var helt fantastisk, og det var fire motorstørrelser å velge mellom på den første Sting Ray'n: 327 cid V8 med forgassere ble levert i 250, 300 eller 340hk utgave, eller en Fuel Injection (F.I.) utgave på 360 hk. Annet utstyr som power brakes, power steering og air condition var nå tilgjengelig. En av pakkene man kunne bestille var RPO Z06, som var en spesiell performance pakke utviklet av Zora Duntov (derfor "Z" 06) for coupé utgaven med F.I. Denne besto av stivere fjæring, tykkere anti-roll stag foran, og større dempere bak og ventilerte bremses. I tillegg kunne man også få større bensintank (36 Gal.). Det ble levert 199 biler i 1963 med Z06 og kun noen få med større bensintank, så dette er Corvetter for samlere.

Året etter forsvant de falske luftinntaksgittere som var på panseret og i 1965 kom større forandringer som ordentlige ventiler på siden av forskjermene, men de største var tekniske. Valgfritt var nå skivebremses på alle hjul, og midt i kalenderåret så kom den nye V-8 motoren Mark IV (Big Block) og med betegnelsen Turbo Jet. Fra 1965 til 1967 ble forskjellige utgaver av Big Block motoren tilbudt, samtidig som 1965 var siste året da F.I. ble tilbudt. Dette var innledningen til "muskelbil" motorene og hestekrefter fra 390 til 560 kunne skaffes. Den største; L88, kunne nok ikke kjøpes av det generelle publikum og var beregnet for løpskjøring, og kun 20 Corvetter ble levert med denne. Corvettene fra den siste halvdel av sekstitallet har gått over i historien som betegner kappløpet om hestekrefter, fart og sex-appeal. Debatter om bensinforbruk og forurensning er like rundt hjørnet....

Cola generasjonen

Mange forbinder Cola med Rock'n Roll på slutten av femtitallet, men det nye designet på Corvetten av Larry Shinoda og William (Bill) Mitchell fikk tilnavnet "Coke bottle". I 1968 kom dette nye karosseriet med forbedringer på chassis for å få kreftene til asfalten. Zora Arkus Duntov medvirket til at et sofistikert chassis med uavhengig fjæring på alle hjul skulle fortsette frem til fjerde generasjon. I prinsippet forble 1968 designet værende i 15 år.

Designet var riktig for sin tid og har foreløpig vært det mest populære designet i Corvette's historie.

Oktobernummeret av "Car & Driver" 1967 ga følgende omtale av 1968 Corvette: "Hadde du ventet deg noe annet? Dette er virkelig en fryd for øyet: 18cm lengre og 5cm lavere enn foregående modell med skjulte vinduspussere og lykter, en diskret integrert spoiler bak, høye bucket seats, ikke noe dårligere enn Astro ventilasjon med nytt luftinntak, skivebremses på alle hjul, fullstendig uavhengig fjæring, V-8ere fra 300 til 435hk, sikkerhetsdetaljer som markeringslys og mye, mye mer."

Mye, mye mer var bl.a. avtagbart bakvindu og takplater (T-Top) for å få åpenbilens vindfølelse. Tre-trinns Turbo-Hydromatic automatkasse kunne fås, sidevindue var nå i ett stykke, skjulte lykter og pusserdeksler var nå vakuum operert. Pussermekanismen skulle vise seg å være en svakhet, men den ble beholdt til og med '72.

Litt forandringer er det fortsatt hvert år. Nye dørlåsmekanismer ble introdusert i '69 hvor trykk-knappen fra '68 var borte. Ryggelyset ble fjernet og overtok plassen til det indre baklyset i '69. Fra 70-72 kom rektangulære exhausthaler som noen hevdet ga bedre gjennomstrømming på avgassen. I 1970 ble ventilasjonsåpningene bak forhjulene og grillen foran forandret til firkantet rutemønster. Markeringslysene ble større og de som var foran ble også firkantet i stedet for runde. Farget glass på alle vinduer og differentialbrems ble standard fra '70. '68 modellen lyder ikke tilnavnet Stingray (i èt ord!), men fra '69 kunne dette navnet sees over bilens sideventilasjon.

Felgbredden ble også øket fra 6" i 1967 til 7" i 1968, og året deretter til 8".



Når du ble stoppet av politiet med en '68 til '71 modell kunne du ikke unnskyld deg med at du ikke visste at en utvendig lyspære var defekt, for i midtkonsollen satt nemlig fiberoptikk lys-monitorer som fortalte deg om lysene var i orden.

Faktum var at Sting Ray (annen generasjon) var en mer populær bil som cabriolet enn som coupé, hvor det beste salgsåret var '66. Når det nye "coke bottle" designet gjorde sitt inntog ble denne trenden brutt. '68 var det siste året med flere solgte åpne biler enn lukkede (dobbel så mange), mens '72 modellen hadde tre ganger så mange solgte coupéer i forhold til åpne biler.

Siste året for 327 c.i.d. var 1968. Året etter ble denne motoren erstattet med en 350 c.i.d. – fortsatt en small block. I 1969 kunne en også få en løpsmotor av aluminium med betegnelsen ZL-1 som var oppgitt til 430 hk. I virkeligheten ydet den over 600. I 1970 kom ZR1 motoren på 350 c.i.d. og med 330hk eller en kunne få ZR2 en 454 c.i.d. LS6 motor med aluminiumstopper på 425 hk.

1971 modellen var det siste året med fiberoptisk lys-monitor system. Dette ble droppet til fordel for tyverialarm i '72, og '72 var det siste året med avtagbart bakvindu i kupéen, med rutemønstret grill og sidepaneler, med LTI og mekaniske ventilløftere og forkrommede støtfangere. I 1972 var det kraftigste motoralternativet en 454 c.i.d. LS5 med 270hk.

Mindre forurensning og mer sikkerhet begynner etter hvert å sette sitt preg på Corvetten. I 1973 modellen fikk en myk støtfanger i karosseriets farge, som også tilfredstilte myndighetenes "5 mph front impact protection rule". Den nye støtfangeren var av stål og dekket med myk deformerbar plast. Stålbjelker ble montert i dørene og bilen fikk radialdekk.

Motorer med mekaniske løftere var nå borte fra utvalget for første gang siden 1956. Det var kun to motorer som kunne velges utover "base L48", det var L82 med 250 SAE net hk og LS4 med 270 SAE net. Ingen av disse forårsaket whiplash, men Corvette var fortsatt raskere enn mesteparten av konkurrentene.

Den problematiske luken over vindusviskerne ble erstattet av et lengre panser med åpning mot frontruten. Aluminiumsfelger var ekstra utstyr, men de første 800 settene ble tilbakekalt på grunn av strukturelle problemer. Selv om motorkraften var dramatisk redusert fra tidligere år, hadde Corvetten ytelse på høyde med Porsche 911E og De Tomaso Pantera. Til sammenlikning var Corvetten priset til ca. halvparten av disse. Selv om karosseriformen nå var seks år gammel solgte den relativt bra. 34,464 enheter ble levert i 1973, en økning på ca. 8000 fra foregående år.

Modellåret 1974 vekker ingen glade minner for "performance" entusiastene. Mange husker kanskje oljekrisen med økende bensinpriser og rasjonering. Dette ble siste året med dobbelt exhaust anlegg og hvor den gikk på blyholdig bensin. Utvendig fikk den også integrert støtfanger bak og en mer skrånende hekk. Det var også siste året for LS-4 motoren på 270hk.

Siste cabriolet

Året etter var siste året som Stingray'n ble levert som "roadster" og nå kom to motor-alternativer - en på 165hk og en på 205 SAE - og katalysator, elektronisk tenning og turteller ble levert som standard utstyr. Likevel lød salgstallene på 38,465 enheter, en ny rekord.

En liten morsom detalj når det gjelder salg av Corvette, er at det ikke siden 1954 har blitt laget en Corvette uten at den er bestilt, enten av en forhandler eller av en kunde.

Men Corvetten lever videre..... Ønskes mer info, kan vi anbefale National Corvette Museum i Bowling Green (rett over veien for fabrikken!) sine websider; www.corvettemuseum.com Her finnes det meste av stoff relatert til Corvette gjennom alle tider.

