

Hur får jag ut mer ur min Corvette C4, C5 eller C6?



Två Corvette-expertter ger dig många goda råd!

Sune & Robert

Vette Parts Sweden

Ålundavägen 5, 731 12 Kolsva

Försäljning – Reservdelar – Tillbehör Robert Palmqvist 070-279 11 50
Verkstad – Service – Reparationer Sune Palmqvist 070-147 47 77

Copyright © 2013 Vette Parts Sweden

Mer effekt

Kallluftsystem Ett kallluftsystem förser motorn med kallare insugsluft, som kan ta upp mer bränsle och därmed ger mer effekt i motorn. Vissa kallluftsystem förser motorn också med trycksatt insugsluft, vilket ger ytterligare volym av luft/bränsleblandning till motorn = Ännu mer effekt. VARARAM utlovar ända upp till 40 extra hästkrafter! Vi tror mer på 10-15 hk, men ju högre hastighet desto högre effekt (luffarturbo som på vassa motorcyklar).



Vi rekommenderar: VARARAM VR-B2 för C5 och VR-SC1 för C6. Pris cirka 4.500:-. Men bl.a. även Halltech kan rekommenderas.

AVGASSYSTEM Nya vassare bakre ljuddämpare kan ge upp till 10-12 hästkrafter extra, men det är nog det roligare ljudet man uppskattar mest. Olika modeller har väldigt olika ljudbild – lyssna därför på ljudfiler på Internet hos leverantörerna. Bäst dock att lyssna runt på olika varianter på en Corvetteträff. De mest intressanta avgassystemen är idag B&B Fusion, som har vakumstyrda ventiler som gör det möjligt att med en fjärrkontroll öppna eller stänga ventilerna för högre eller lägre ljudnivå. Bra för långturer när frugan åker med!



Vi rekommenderar: Välj utifrån utseende och ljud (ljudfiler på nätet). Pris cirka 12-20.000:-

HEADERS / X-pipe Grövre och längre "Longtube Headers" gärna med "Race-kattar" ger ett dovare ljud och ytterligare cirka 30 hästkrafter. Diametern på headersrören kan variera. 1 3/4" ger bättre vridmoment i mellanregistret, men 1 7/8" ger högre effekt vid toppvarv med ett vridmoment som är helt ok från 1500 rpm. Dessa ger dessutom ett dovare och snabbare avgasljud.



Vi rekommendarar: Välj Longtube Headers med X-pipe och racekattar.ex. KOOKS Pris cirka 22.000:-

OBS! Räkna med max 50 hästkrafter extra med ovanstående kombination av Headers och Kalllufts-system. Sätter du på headers, så brukar man klara sig utan mappning eftersom motorns adaptiva styrsystem klarar justering för upp till +/- 20% förändringar! Vill du ha mer effekt får du satsa på kompressor eller vanlig motortrimning, men då blir det dyrare och mer besvär vid bilprovningen.

Kompressor Det finns flera olika kompressorlösningar. Några modeller monteras som en generator, andra ofta skruvkompressorer är inbyggda i ett nytt insug, som monteras ovanpå motorn. Alla kompressorer ger en effekthöjning på cirka 150-250 hk. Ju mer hästkrafter desto större slitage på motorn och växellådan. C5's automatlådor klarar ej denna ökade effekt utan måste förstärkas för att de skall hålla. Både Polis och Bilprovningen övre brukar numera inte godkänna ombyggnad med kompressor. Blir du stoppad i en flygande besiktning kan du riskera ombesiktning av bilen, d.v.s. du måste skaffa ett intyg från en auktoriserad bilverkstad efter återställande av bilen till originalutförande – det kan bli dyrt. Edelbrock's E-FORCE kompressor, som i stort är en kopia på C6 ZR1's kompressor är mycket diskret och kanske kan gå igenom en kontroll. Se bild.



Vi rekommendarar: Avstå från kompressorombyggnad, dels av besiktningssjäl, dels beroende på den mycket förkortade livslängden din motor och kraftöverföring får.

Regelrätt trimning Byte av kamaxel, större FAST insug/trottelhus, högre kompression, högflödestoppar med större ventiler, smidda kolvar-stakar-vevaxel etc. kan ge en effekttökning på cirka 100 hk och ändå klara avgaskraven. Det finns en gräns för hur mycket vassare kam man kan använda innan avgaserna överskrider besiktningsskruven. Bilden nedan visar ett par AFR-toppar som har mycket bättre flöde än original, men också kostar därefter.

Vi rekommendarar: Denna typ av trimning lämpar sig bäst för racebilar och den händige som själv gör dessa modifieringar, som annars kan bli väldigt dyra och ge en bil som inte längre är behaglig att köra på gatan. Tänk

därför till ett par gånger innan du ger dig på detta.



Bättre och säkrare vägegenskaper

Bättre bromsar Det är mycket viktigt att inte glömma bort bromsarna när man ökar effekten i bilen. Det finns många olika alternativ för att få bättre och stryktåligare bromsar. Alla bromsar kan förbättras med bättre bromsskivor och tuffare bromsbelägg. På C4 kan man montera C5'ans bromsar vilket ger en stor förbättring alternativt montera BAERS 6-kolv bromsok fram. C5 och C6 kan förbättras radikalt med raceskivor som har aluminiumcentrum och HAWK's HP STREET eller HP PLUS bromsbelägg. C6 kan uppdateras till Z51 bromspaket. På både C5 och C6 kan man montera C6 Z06 bromskit för optimal bromseffekt, men välj gärna alternativet med Colemans bromsskivor med aluminiumcentrum. Tänk på att nya bromsbelägg MÅSTE köras in försiktigt och stegvis för att undvika att bindmedlet tränger ut på ytan och glasas = dålig bromseffekt och måste kasseras.

Vi rekommenderar: Börja med att byta till HAWKS HP STREET eller HP PLUS bromsbelägg som ger upp till 20% bättre bromseffekt och är mycket tåligare vid hård körning (bankörning). Sedan väljer du bättre bromsskivor. Undvik borrade skivor – för de spricker sönder. Slitzade är bättre alternativ. På vår C5 Z06 har vi HAWK HP PLUS bromsbelägg och Coleman Racings skivor med aluminiumnav, extra bromskylning fram, samt Castrol SRF Racing bromsvätska. Denna bil går 10 varv på Mantorp utan någon tendens till mattning.



Hårdare stötdämpare Med hårdare sportdämpare med kraftig dämpning i båda riktningarna får du hjulen att ligga kvar på vägen bättre vid hårdare körning. Modeller med ställbar dämpning i 12-16 steg gör att du kan justera dessa för gat eller bankörning. Undvik Coilovers, som är stötdämpare med påmonterad fjäder och ersätter bladfjädrarna samtidigt som de är justerbara både vad gäller dämpning, höjd och fjäderkraft. Dessa passar bäst på din banracer, där man vill justera fjädringen för olika banor. För komplext och onödigt för gatåka. Vi har kunder som testat och senare bytt till Bilstein Sport som fått berömmet "Bättre än Coilovers på gatan.

Vi rekommenderar: Välj BILSTEIN SPORT. Pris cirka 4.500:- för 4 st



Hårdare fjädrar och styvare krängningshämmare Kör du mycket på bana eller extremt hårt på gatan, så bör du byta till hårdare fjädrar och styvare krängningshämmare – om du inte redan har en Z06'a. Nu kan du köra hårdare på kurvig väg utan krängningstendenser. Betänk att

standard C5/C6 Z06 åker runt Nurburgring Nordsligan under 8 minuter, MED BLADFJÄDRAR OCH STÖTSTÅNGSMOTOR – lika fort som Porsche Turbo eller Ferrari F430. Välj bara Coilover om du tävlar på bana och vill kunna justera fjädringen för olika banor.

Vi rekommenderar: Efter att ha monterat hårdare stötdämpare är nästa steg att testa med kraftigare och styvare krängningshämmare gärna med senaste modellen av GM's droplänkar.Z06 alternativet är bra. Ett bra paket är PFADT Jonny O'Connel Signature Suspension – Stage 1 Kit för cirka 10.000:-



Sänkning av bilen Sänkning av bilen ger lägre tyngdpunkt, men sämre markfrigång. Du kan sänka en C5'a cirka 2,5 cm med originalskruvarna. Vill du sänka mer behövs en sänkningssats med längre bultar. Du måste mäta och justera hjulvinklarna efter en sänkning.

Vi rekommenderar: Välj detta bara för tävlingsbil eller om utseendet kräver detta. Pris cirka 400:-

Bättre däck Byt till bättre däck. Originaldäck har en hårdhetsfaktor på cirka 250. Mjukare gummi fäster bättre. R-däck har en hårdhetsfaktor på cirka 70, men håller i gengäld max 1000 mil. Dessa R-däck kräver en arbetstemperatur på över 70 grader innan de fungerar. Då förstår du varför man inte skall använda R-däck på gatan – du får aldrig upp arbetstemperaturen där och kalla R-däck blir bara hala på gatan både i regn och på torrt underlag. Punkteringssäkra – "RunFlat"-däck är tyngre, har hårdare däckssidor, bullrar mer – byt bort dessa om du vill ha bättre vägegenskaper. Billiga däck, typ FALKEN, kan du använda på en glidarbil, men så fort du kör lite mer forcerat, så kan du få obehagliga överraskningar.

Vi rekommenderar: Välj Michelin Pilot Sport PS2 (originalmonteras bl.a. på Porsche och Ferrari) so är ett av marknadens bästa sportbilsdäck. Pris cirka 12-15.000:- för 4 st beroende på dimension.

Förstyvningsplatta – Tunnel Reinforcement Plate Precis som på C5R/C6R-bilarna kan även du förstärka chassit genom att byta ut den tunna original "TunnelPlattan" mot en motsvarande gjord i tjockare 1/4" eller 3/8" flygaluminium. Kunder säger "Bilen går som på räls efter bytet!"

Vi rekommenderar: EliteEngineering Tunnel Reinforcement Plates som också har en isolationskiva påmonterad. Den ger både ett styvare chassi och lägre temperatur i konsolen. Pris cirka 4.100:-



Snabbare växlingar

Manuell låda En Short Shifter kortar spaken och minskar slaglängden genom större utväxling i den undre delen av spaken. Slaglängden minskar från cirka 15 cm till 7,5 cm mätt på knoppen från 1'an till 2'an. Samtidigt ger en Short Shifter mycket mer distinkta växellågen.

Vi rekommenderar: MGW Short Shifter med Gripper knopp. Pris cirka 3.500:-



Automatlåda Låt monter ett Shifter Kit i din automatlåda, så får du snabbare växlingar och möjlighet till manuell styrning av växlingarna. På de nyare C5 och C6 kan man programmera om växlingspunkter och hur snabbt växlingarna går i bl.a. med en GM Tech 2 eller en DiabloSport programmerare.

Vi rekommenderar: Se t.ex. på TCI's produkter. Pris 1.500:- - 20.000:-.

Race-stuk

Vingar o Spoilers Förbättrar luftflödet kring bilen och kan ge bättre marktryck. Den kombinationen du ser på bilden, med två bakre spoilers ger en bättre downforce, som man speciellt kan se när man kör i fuktigt/regningt väder. Då stiger en sammanhållen dimrök med 45 graders vinkel upp bakom bilen - ungefär som på en F1-bil! Denna indikerar att luftströmmarna bakom bilen är helt ok = bättre downforce.



Sänkningssatser Sänker tyngdpunkten. Minskar luftmotståndet och ger en stabilare bil tillsammans med hårdare fjädrar/dämpare. Man kan sänka bilen cirka 2 cm med originalbultarna och cirka 5 cm om man byter bultarna från en sänkningssats. Ju mer du sänker, desto viktigare att kontrollera hjulvinklarna efteråt. Nya däck som snedslits av fel hjulvinklar är inte så roligt att byta.

Dekaler Vindrutedekaler m.m. ger ett racigare utseende.

	<p>Större bredare fälgar och däck Ger ett tuffare utseende. Kan förbättra, MEN ÄVEN försämra köregenskaperna.</p>
<p>Komfort</p>	<p>Ventmaster Denna lilla bygel gör att du kan köra med bakluckan öppen cirka 2 cm i en kupé med takluckorna borttagna, utan att obehagliga luftvibrationer uppstår beroende på att fartvinden "flyter" genom bilen..</p> <p>Vi rekommenderar: Ventmaster är en superprodukt!. Pris cirka 350-700:-</p>  <p>VetteNet Denna skärm monterar bakom stolarna i cabben och tar bort det mesta av det obehagliga nackdraget när du kör öppet.</p> <p>Vi rekommenderar: VetteNet fungerar riktigt bra!!. Pris cirka 5.200:-</p> 
<p>Mappning</p>	<p>Mappning/omprogrammering Detta behövs när man gör större förändringar på motoreffekten. Nya större toppar, vassare kam, headers, kompressor etc. kräver omprogrammering av bilens dator för att komma åt hela möjliga effekttökningen. Vid smärre förändringar upp till cirka 45 hk klarar det adaptiva systemet i bilens styrdatorn att göra nödvändiga förändringar – precis som det hanterar ändringar i lufttemperatur och höjd över havet. Men med förändringar över cirka 45 hk måste mappning till för att full möjlig effekt skall erhållas. Du kan prova en DiabloSport handhållen programmerare, som klarar ett antal olika omjusteringar, innehåller en vassare map och kan läsa felkoder. Denna kostar cirka 3.000:- och är faktiskt en del av Edelbrocks E-FORCE kit.</p>

DIABLOSPORT®



Vi rekommenderar: VARNING! Mappa inte bilen i onödan. Undvik okynnesmappningar där även varvtalsspärren ställs upp med risk för motorras. Motorns adaptiva styrsystem, som justerar inställningarna för temperaturförändringar -40 - +40 grader och olika höjd över havet klarar också att justera motorinställningen av bränsleblandning och tändförställning vid montering av effekthöjande delar till cirka +45 hk. Det tar 1-2 timmar för bilens dator att genomföra denna adaptiva justering. Därefter har du maximal effekt i motorn.. Mappa bara om motorn om du har monterat effekthöjning på mer än 40-50 hk eller om bilen går dåligt/ojämt. Pris för mappning cirka 3-7.000:-

Säkrare på vägen

GPS Varnar för fasta kända fartkameror som finns med på kartan. Mycket bra hjälpmedel för att undvika fortkörningsböter, MEN klarar inte nyinstallationer eller Polisens nya mobila fartkameror.

Vi rekommenderar: Bra att ha GPS. Pris cirka +700:-

Laservarnare Varnar för ALLA fartkameror och Polisens laserpistoler, även Pro Laser 3 har vi märkt!



Vi rekommenderar: Innehav och användande av LASERVARNARE är olagligt i Sverige, men dessa kan köpas via Internet från Tyskland eller U.S.A. Bra att ha LASERVARNARE – om man vill ta risken. Pris cirka 2.000:-

Service och underhåll

Service och Underhåll Följ instruktionerna i din Owners Manual. Corvetter är enkla att serva och kräver inte så mycket arbetsinsatser, som många andra sportbilar (2.000-milaservice på Porsche och Ferrari kostar 25-50.000:-!!!). Corvetterna kräver egentligen bara motorolja- och filterbyte en gång per år, samt kontroll av ett antal delar. Ingen kamrem att byta, platinatändstift räcker 16.000 mil, oljebyte i automatlådan var 16.000:e mil. Lyssna inte på okunniga serviceställen som vill byta tändstift, växellådsolja m.m. efter bara 2-4000 mil. Det blir som att kasta pengarna i sjön. Manuella växellådan och bakaxelvåxeln skall klara sig hela bilens livslängd utan byte. Kör du hårt med bilen eller banracing, så kräver detta naturligtvis lite högre servicegrad.



Vi rekommenderar: Byt olja och filter varje år om du kört mer än 2-300 mil. Låt ett Corvetteproffs se över bilen, så vet du att allt är ok – det kostar inte så mycket. Använd bara rekommenderade oljor med Dexos1 beteckning (GM's nya klassning). I vår verkstad använder vi bara Mobil 1 5W-30 av USA-tillverkning, d.v.s. Corvette originaloljan, med tillhörande ACDelco originalfilter. Lita inte på alla storsäljares förslag om racingoljor med högre viskositet etc.

Har du frågor om Corvette eller undrar över service, delar, trimning eller något tekniskt, ring oss, vi hjälper dig gärna! Har du något förslag på tillägg till denna skrift?



Försäljning – Reservdelar – Tillbehör Robert Palmqvist 070-279 11 50
Verkstad – Service – Reparationer Sune Palmqvist 070-147 47 77



Copyright © 2013 Vette Parts Sweden