Thunderbird ook nergens het Ford-logo tegenkomt. Word je al niet verliefd op de buitenkant, dan is er nog het interieur om je volledig in te palmen. Zo rood als het maar kan, wat een prachtig contrast vormt met het zilver van de buitenkant. Met vijf kleine instrumenten in de middenconsole en twee lekker grote klokken achter het stuur. Zwarte wijzerplaten, witte cijfers, lange oranje naalden en een subtiel geel/oranje vlakje in de toerenteller, voorafgaand aan het rode gedeelte dat bij circa 5.300 toeren zijn intrede doet. Meteen voor de versnellingshendel zit het bedienpaneel van de klimaatregeling. Dat werkt met twee grote draaiwielen, best handig. Met een tuimelschakelaar kies je de ventilatorsnelheid. De mooie tweeknops Jensen-radio met autoreverse cassettespeler is duidelijk jonger dan de auto zelf, maar misstaat absoluut niet.

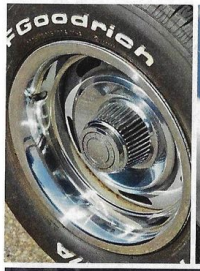


Bescheiden met chroom

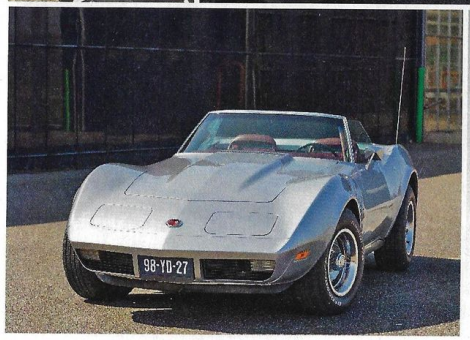
Misschien viel het je op dat de achtersteven geen kofferdeksel heeft. Het kleine beetje bagageruimte is toegankelijk door de rugleuningen van de stoelen voorover te leggen. Maar heel veel ruimte is daar niet. Wil je meer vervoeren, dan is een bagagerek de enige optie. Een dashboardkastje ontbreekt eveneens. Op de plek waar je het deksel zou verwachten, zitten een paar insteekvakken voor een wegenkaart, zonnebril of portemonnee. Eveneens bijzonder zijn de gordels, die uit twee delen bestaan. Vanuit de rugleuning trek je het deel dat diagonaal over je torso komt naar beneden en dat verbindt je dan via de gesp met het deel dat uit de vloer omhoog rolt. Die trek je vervolgens over je middel naar het gordelslot in het midden. Op die manier heb je dan alsnog een driepuntsgordel.

> Met zijn **vier kieuwen in de voorspatborden** deed de eerste C3 de naam Stingray eer aan

De onberispelijke staat van het interieur valt meteen in het oog. Het ziet er origineel uit en lijkt niet te zijn gerestaureerd. Hier en daar tref je lichte gebruikssporen die je als patina kunt omschrijven. Dat geldt tevens voor de buitenkant. De carrosserie, die is gemaakt van met glasvezel versterkte kunststof, heeft waarschijnlijk ooit een nieuwe laklaag gekregen. Tegelijkertijd zie je dat de basis geen verwaarloosde Corvette was. Het opvallendste chroom beperkt zich tot de dorpelbeplating, de wielen, de raamlijst en de spiegel. De eerste serie van de C3 had nog verchroomde bumpers.









Directe besturing

Mocht je denken dat de Corvette een ladderchassis en een starre achteras met bladveren heeft, dan heb je het deels mis. Dat ladderchassis is er en de bladveren eveneens, maar dan wel overdwars geplaatst. Echter, de wielophanging is onafhankelijk. Van de voorwielophanging is ook veel werk gemaakt, want dat is een zogeheten double wishbone-constructie. Er zijn talloze upgrades verkrijgbaar om de C3 nog beter te laten sturen, maar met de standaard setup stuurt hij verrassend direct, zo merken we. Dat maakt de Corvette niet alleen leuk in rechte lijn tijdens het accelereren, maar ook op een slingerende route. Bochtenwerk schuwt hij niet en de vering is stevig, gecombineerd met prima demping. Samen met de lage zitpositie en het al genoemde uitzicht over die twee voorvleugels waan je je een pijlstaartrog in de oceaan. Nou ja, soort van dan. Wat verder opvalt, is de bijna zijdezachte loop van de V8. Niks open uitlaat of brullende side pipes. Het geluid is beschaafd, ingetogen en toch ook heel krachtig. Dat er toch echt acht zuigers op en neer stampen, voel je bij het gas geven. Een handgeschakelde vierbak was leuker geweest, de drietraps automaat tempert de feestvreugde een beetje. Dat is dan ook de enige serieuze kritiek die we op deze mieterse Chevrolet hebben. Wat ons betreft een icoon van de Amerikaanse auto-industrie. *AW*

DE TAXATIE



Welke factoren spelen een rol bij het taxeren van een klassieke auto? We kijken mee met taxateur Jan-Erik Plettenburg.

HET TAXEREN VAN KLASSIEKERS GEBEURT VAAK OMDAT HET VEREIST IS bij het afsluiten van een casco- of allrisk-verzekering. Ook als je je klassieker alleen maar WA verzekert, is het echter nuttig om een taxatierapport te hebben, want als er eens iemand tegen je auto aanrijdt, heb je in elk geval een document dat de waarde van het voertuig onderbouwt. In deze serie gaan we in op het taxeren van klassiekers. Welke elementen spelen een rol en hoe wordt de waarde bepaald? We leggen het hier uit.

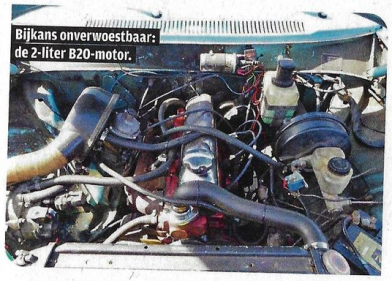
De Volvo 144 van Sophie van Vliet



DE EIGENAAR

Haar eerste auto kocht Sophie van Vliet uit Lemmer al toen ze 15 was: een Daf 46. Die bleek toch te slecht om te redden en ze gebruikte de onderdelen om een inmiddels andere aangeschafte 46 weer goed rijdend te maken. Op school wilde het niet zo vlotten. De lessen boeiden haar niet, ze vond het allemaal te saai. Inmiddels doet de 19-jarige Sophie haar vwo in de avonduren en is ze overdag te vinden in haar werkplaats, waar ze sleutelt aan auto's. Ze is nu bezig om voor een klant een Citroën 2CV6 te restaureren. Het laswerk doet ze zelf. Ze heeft leren lassen bij een bedrijf dat de klassieker van haar vader restaureerde.





DE AUTO

In augustus 1966 werd de Volvo 140-serie geïntroduceerd, met twee en vier deuren en als stationwagon de 145. De wielbasis en spoorbreedte waren gelijk aan die van de Amazon, maar met zijn eenvoudige, strakke lijnen oogde de 140 veel moderner. Veel nadruk was gelegd op de veiligheid, onder meer met een stevige kooiconstructie en een driehoeksgewijs gescheiden remsysteem.

DE TAXATEUR

"De Volvo 144 Grand Luxe van Sophie is nieuw verkocht in Zweden en is van bouwjaar 1970. De Grand Luxe onderscheidt zich van de goedkopere uitvoeringen door onder meer een schuifdak, leren bekleding en verstralers op de voorbumper. De B20-motor was af fabriek uitgerust met dubbele carburateurs. De Grand Luxe van Sophie heeft de grille van voorgaande bouwjaren en moet het doen met één carburateur, maar de auto heeft al wel deuren met verzonken deurklinken en de korte versnellingspook van modeljaar 1972. Het lijkt erop dat de Volvo in het verleden een (plaatselijke) verjongingskuur heeft ondergaan. Voor de taxatie maakt het niet veel uit; voor het winnen van een concours d'élégance wordt het een ander verhaal. Ik noteerde staat 3-4 voor deze 144, tussen goed en acceptabel. Met name aan de achterspatborden zit nog wat laswerk. Bij een auto in deze staat hoort een taxatiewaarde van € 6.000." *AW*

