

# Corvette C 1 1958

## Motorwechsel und Montage 5 Gang Getriebe

Bei der Anlieferung der Corvette kontrollierten wir zuerst die Gussnummern und Daten des Motors. Dabei erfuhren wir, dass weder ein original Motor noch ein originales Getriebe eingebaut waren. Jedoch Kupplungsglocke und Anlasser war original. So fiel es uns leichter einen nicht originalen Motor sprich ZZ4 mit 355HP bei 5250RPM einzubauen.

Wir würden nie ein Motorwechsel vornehmen bei einem Originalmotor, nur eine seriöse Revision käme dann zur Diskussion.

Es wurde speziell darauf geachtet, dass alles „original“ aussieht.

Für das Anbringen der Ventildeckel verwendeten wir eine spezielle Adapterplatte.

Der Ansaugkollektor wurde ebenfalls abgeändert und mit einem Einfüllrohr versehen.

Eben alles „original look“ sodass beim öffnen der Motorhaube nicht der Eindruck entsteht..... !!!

Für die optimale Kühlung wurde ein Aluminium Kühler montiert. Das Heizelement ist ebenfalls nicht zu vergessen und wurde ersetzt, ist ja auch ein Bestandteil der Kühlung und wird meistens übersehen!

Das 5-Gang Getriebe ist etwas „Perfektes“ und ist in jeder Beziehung sehr genau. Wir sind von diesen Getrieben völlig überzeugt. Der Schalthebel ist genau an der gleichen Stelle wie original. Rein äusserlich ist nichts zu sehen. Durch die seitlich angebrachte Box und spezieller Segmentierung erreichte die Umbaufirma den richtigen Standort des Schalthebels. Die Schaltwege sind sehr kurz und genau, da es kein aussenliegendes Gestänge hat mit unendlich vielen Gelenken, die von den Vibrationen ausgeschlagen sein können.

Das Ausmitten der Kupplungsglocke wird vom Werk vorgeschrieben. Es bedingt das Anbringen einer Tastuhr, um das Zentrum der Kupplungsglocke zu eruieren. Dies erreicht man mit exzentrischen Zentrierzapfen. Das Getriebe kann ohne Motorausbau (jedoch nicht ganz einfach) mit einem in der Gebrauchsanleitung gutem System eingebaut werden. Keine Bohr- oder Schweissarbeiten am Chassis sind nötig. Die angelieferten Teile wie Konsole und Kardanwelle passen 1A.

Natürlich mussten wir die genauen Masse zwischen Motor und Hinterachse angeben, da die Hinterachsdimensionen etwas variieren oder eine Achse wurde schon einmal ersetzt, sodass eine falsche Länge der Kardanwelle angeliefert würde. Es ist perfekt, dass das Werk an diese Problematik denkt und erst nach dem Ausmessen der Komponenten die neue Kardanwelle liefert.

Fahrspass pur mit diesem Oldie !