

Corvette C 3 1968

Komplett Restauration „numbers matching car“

Engine Typ: L 71 435hp @5800

11:1 3x2 bbl Holley Transistor Ignition

Ein Inserat im „Drive-In.ch“ weckte mein Interesse. Zu verkaufen war eine komplett zerlegte Corvette. Das Projekt lief schon ca. 10 Jahre und wurde wegen Hobbyaufgabe zum Verkauf ausgeschrieben. Aus Erfahrung kann ich sagen, man darf sich nicht zu lange mit einer Restauration aufhalten. Man muss „Gas“ geben oder das Projekt wird nie fertig.

Das wär doch was für mich dachte ich.

Ohne zu übertreiben, so nach 20 frame-off Restaurationen die ich schon ausgeführt habe kenne ich mich mit dieser Materie schon ein wenig aus.

Nach den Preisverhandlungen kaufte ich die Corvette inkl. vielen Einzelteilen teilweise verpackt in patenten Zügelschachteln. Kaum zu glauben wie viele Schachteln es braucht, um alle Gross- und Kleinteile zu verstauen. Mit der Hilfe eines Anhängers und einpaar Freunden holten wir den „project car“

Noch als Anmerkung, einwenig Platz braucht man schon für eine Restauration seriös durchzuführen! Man benötigt min 3 - 4 Autoplätze um richtig arbeiten zu können und um Teile einzulagern. Ebenso braucht es immer einen freien Arbeitstisch und auch um diverse Kleinaggregate zu revidieren.

Die schwarze Farbe musste abgeschliffen werden bis auf's Poliester. Div. Korrekturen wurden danach am Poliester durchgeführt. Erst jetzt kam hervor, dass das FZ noch nie einen Unfall gehabt hat oder einen Poliesterschaden aufweist. Ein Aufsteller für mich, da es in der heutigen Zeit sehr wenig Corvettes gibt, die eine so grosse Originalität aufweist.

Für mich war das „Bingo“ ein solches Fahrzeug zu restaurieren.

Nach dieser Arbeit erhielt die Corvette wieder seine originale Farbe aussen und innen wie das auf der Trim-Plakette werkseitig steht.

Der originale Block musste auf ein Uebermass von +.030 gebohrt werden. Alle beweglichen Innereien wurden ersetzt. Ein originaler Block hat solche Neuteile verdient, da man ja nie weiss welche Drehzahlen früher schon ausprobiert wurden. Neue Ventile wurden ebenfalls in die Zylinderköpfe eingebaut. Die Teile wie Kurbelwelle und Schwungmassen etc wurden dann noch feingewuchtet. Der Zusammenbau des Motors wurde mit grösster Sorgfalt und mit ständigem Nachmessen durchgeführt.

Nach einem längeren Probelauf auf dem Prüfstand wurde das Aggregat dann eingebaut.

Diverse Probefahrten sowie Lenkgeometrie wurden danach durchgeführt.

Kaufdatum: 12. Febr. 2010

Restaurationszeit: 12 Monate ca. 500 Arbeitsstunden ohne Lackierarbeit

MFK Abnahme: 25. Febr. 2011 inkl. Veteranenstatus