

## C 1 Bj 58-60 Kaufberatung

### 4. verbesserte Ausführung

In dieser Version wurden weitere Fotos eingefügt und eine Menge der peinlichen Tippfehler beseitigt!  
Neue Fotos auf Seite 25, 27, 35, 36, 37, 38, 46, 55

### **Copyright und Haftungsausschluss:**

Diese Kaufberatung ist eine freiwillige Leistung für das [www.Corvetteforum.de](http://www.Corvetteforum.de). Das Copyright liegt bei Cord Brügge. Eine private Nutzung ist jederzeit gestattet, eine kommerzielle Nutzung ausdrücklich verboten.

Die hier aufgeführten Einzelheiten wurden nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt.

Quellen sind das Buch von Noland Adams: The Complete Corvette Restoration & Technical Guide, das NCRS (National Corvette Restorer Society) Judging Manual für diese Baujahre und das AIM (Assembly Instruction Manual) von Chevrolet, das das Instruktionsbuch für das Werk und die Montagearbeiter war und mit unzähligen Explosionszeichnungen ausgestattet ist, sowie eigene Erfahrungen. Bilder stammen teilweise aus der oben erwähnten Literatur, von Online Händlern oder sind eigene Fotos.

Ein Anspruch auf Vollständigkeit besteht dabei nicht. Es gibt unendlich viele weitere Details, die auch dem Autor bekannt sind, aber den Rahmen dieser Beratung sprengen.

Falls Fehler entdeckt werden bitte ich um eine Email an [cbruegge@TheWTA.com](mailto:cbruegge@TheWTA.com)

Weitere Vorschläge, Verbesserungen, Erweiterungen werden gerne entgegengenommen.

Eine Haftung für eventuelle Schäden und/oder Folgeschäden die durch die Nutzung dieser Kaufberatung entstehen könnten, ist ausdrücklich ausgeschlossen. Diese Kaufberatung wird immer auf eigenes Risiko des Nutzers verwendet.

### **Bemerkungen zum Umfang der Kaufberatung:**

Die C1 Modelle sind im guten und „originalen“ Zustand schon recht teuer, in USA sind Preise von bis zu 150.000 USD gesehen worden.

Wenn man so viel Geld für ein „originales“ Fahrzeug mit „numbers matching“ ausgibt, will man schon wissen, ob es wirklich original ist und ob wirklich die numbers „matchen“.

Diese Kaufberatung gibt ziemlich weitgehende Hinweise und Detailinformationen. Es ist offensichtlich jedem Einzelnen überlassen, ob er alle Punkte prüft oder nur einige wenige.

Ich persönlich habe vor dem Kauf meiner C1 dem Verkäufer 10 Din A 4 Seiten an Fragen geschickt, damit ich einen Vorabdruck hatte. Bei Besichtigung des Fahrzeugs bin ich gnadenlos von Punkt zu Punkt gegangen und kannte danach, aber vor dem Kauf, sämtliche Stärken und Schwächen des Autos und wusste was ich wofür bezahlte!

### **Tippfehler und dergleichen**

bitte ich nachzusehen. Trotz sorgfältiger Kontrolle passiert es immer wieder mal....

**Inhaltsverzeichnis (ein alphabetisches Register ist am Ende zu finden, ab Seite 73)**

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| Copyright und Haftungsausschluss: .....                 | 1  |
| Bemerkungen zum Umfang der Kaufberatung: .....          | 1  |
| Tippfehler und dergleichen .....                        | 1  |
| Modellerkennung: .....                                  | 5  |
| Fahrzeugüberprüfung im Stand: .....                     | 5  |
| Voraussetzung für eine deutsche Zulassung .....         | 7  |
| Kilometerstand: .....                                   | 9  |
| Fehlermeldungen???                                      | 9  |
| Generelles zu den Fuel Injection Fahrzeugen: .....      | 9  |
| Ausstattungen und Optionen: .....                       | 9  |
| Farben und Innenraumkombinationen und Karosserie: ..... | 13 |
| Zustandsprüfung: .....                                  | 16 |
| Soft Top (Faltverdeck) .....                            | 16 |
| Verdeckgestänge .....                                   | 17 |
| Verdeckspannverschlüsse vorne .....                     | 17 |
| Heckfenster.....                                        | 17 |
| Verdeckdichtung zum Verdeckkasten.....                  | 18 |
| Aussen: .....                                           | 18 |
| Karosserie.....                                         | 18 |
| Motorhaube: .....                                       | 18 |
| Grill .....                                             | 19 |
| Hupen .....                                             | 20 |
| Stoßstange, Kennzeichenhalter vorne .....               | 20 |
| Embleme: .....                                          | 20 |
| Zierleisten und Side Spears: .....                      | 21 |
| Windschutzscheibe.....                                  | 22 |
| Außenspiegel .....                                      | 22 |
| Tankklappenbereich .....                                | 22 |
| Heck .....                                              | 23 |
| Kofferraumdeckel: .....                                 | 23 |
| Stoßstange, Kennzeichenbeleuchtung hinten: .....        | 23 |
| Rückleuchten .....                                      | 23 |
| Radio Antenne .....                                     | 24 |
| Reifen und Räder:.....                                  | 24 |
| Radkappen .....                                         | 24 |
| Räder .....                                             | 25 |
| Unterboden: .....                                       | 25 |
| Unterboden .....                                        | 25 |
| Chassis.....                                            | 26 |
| Benzin- und Bremsleitungen .....                        | 26 |
| Auspuff.....                                            | 26 |
| Hinterachse .....                                       | 26 |
| Stoßdämpfer und Blattfedern: .....                      | 28 |
| Differential: .....                                     | 28 |
| Innen: .....                                            | 28 |
| Instrumente: .....                                      | 28 |
| Armaturenbrett Beifahrerseite .....                     | 30 |
| Radio, Uhr, Heizung.....                                | 31 |
| Radio .....                                             | 31 |
| Heizungsknöpfe.....                                     | 32 |

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| Uhr.....                                               | 32 |
| Lautsprecher: .....                                    | 32 |
| Windschutzscheiben Defroster Düsen.....                | 32 |
| Innenspiegel .....                                     | 33 |
| Schaltkulisse:.....                                    | 33 |
| Aschenbecher .....                                     | 34 |
| Lenkrad.....                                           | 34 |
| Sitze:.....                                            | 35 |
| Teppich.....                                           | 35 |
| Handbremse, Einstiegsleuchte, Türkontaktschalter ..... | 36 |
| Handschuhfach .....                                    | 37 |
| Türen und Fussraumseitenverkleidungen.....             | 37 |
| Kofferraum .....                                       | 38 |
| Kofferraum- Stirnwand .....                            | 39 |
| Kofferraummatten .....                                 | 39 |
| Ersatzradabdeckung und Bolzen .....                    | 40 |
| Motorraum.....                                         | 41 |
| Motorblock- Gussnummer .....                           | 41 |
| Datumscodierung: .....                                 | 42 |
| Motornummern.....                                      | 43 |
| Suffix .....                                           | 43 |
| Aufbau der Motornummer: .....                          | 43 |
| Zylinderköpfe .....                                    | 45 |
| Zylinderkopfdeckel/ Ventiltriebabdeckungen.....        | 46 |
| Auspuffkrümmer: .....                                  | 47 |
| Heat Riser.....                                        | 48 |
| Ansaugkrümmer, Vergaser und Fuel Injection .....       | 48 |
| Ansaugkrümmer .....                                    | 48 |
| Vergaser .....                                         | 49 |
| Fuel Injection.....                                    | 50 |
| Benzinpumpe, Benzinleitung, Benzinfilter .....         | 52 |
| Benzinpumpe.....                                       | 52 |
| Benzinleitung .....                                    | 52 |
| Benzinfilter:.....                                     | 52 |
| Luftfilter .....                                       | 53 |
| Vergaserversion.....                                   | 53 |
| Fuel Injection Version .....                           | 53 |
| Öleinfüllrohr, Ölmesstab .....                         | 54 |
| Öleinfüllrohr.....                                     | 54 |
| Ölmesstab .....                                        | 54 |
| Kurbelgehäuseentlüftung .....                          | 54 |
| Ölwanne .....                                          | 55 |
| Ölfilter .....                                         | 55 |
| Delco- Remy Zündverteiler und Zündspule .....          | 55 |
| Verteiler.....                                         | 55 |
| Datierungscode.....                                    | 56 |
| Nummernübersicht .....                                 | 57 |
| Zündspule .....                                        | 57 |
| Zündkabel und Radio Shielding.....                     | 57 |
| Zündkabel.....                                         | 57 |
| Radio Shielding .....                                  | 57 |

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| Kühlerventilator und Keilriemenscheiben.....                                  | 57 |
| Keilriemenscheibe .....                                                       | 58 |
| Motorfarbe:.....                                                              | 59 |
| Motorraumfarbe: .....                                                         | 59 |
| Haubenzubehörteile.....                                                       | 59 |
| Haubenstütze .....                                                            | 61 |
| Kühler, Kühlerdeckel, Ventilatorschutz, Kühlschläuche, Thermostatgehäuse..... | 61 |
| Kühler.....                                                                   | 61 |
| Kühlerdeckel .....                                                            | 62 |
| Ventilatorschutz / Luftleichtblech .....                                      | 62 |
| Kühlerschläuche. ....                                                         | 63 |
| Thermostatgehäuse.....                                                        | 63 |
| Heizung FOA 101 Zusatzausstattung.....                                        | 64 |
| Batteriehalter .....                                                          | 64 |
| Lichtmaschine, Regler, und Hupenrelais .....                                  | 65 |
| Lichtmaschine .....                                                           | 65 |
| Regler .....                                                                  | 66 |
| Hupenrelais.....                                                              | 67 |
| Motorraum Kabelbaum .....                                                     | 68 |
| Scheibenwischermotor und Scheibenwaschanlage .....                            | 69 |
| Hauptbremszylinder .....                                                      | 70 |
| Getriebe, Kupplungsglocke .....                                               | 72 |
| Getriebe .....                                                                | 72 |
| Die Codes für die Powerglide und Handschalt- Getriebe sind: .....             | 72 |
| Codes für 4 Gang Warner Getriebe:.....                                        | 72 |
| Kupplungsglocke.....                                                          | 72 |
| Alphabetisches Register: .....                                                | 73 |

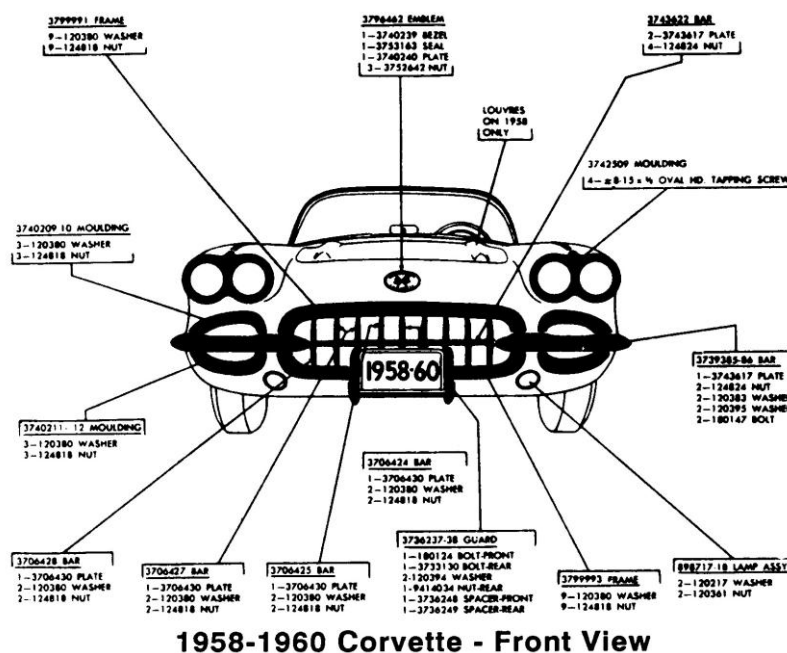
## Modellerkennung:

Als erstes ist es wichtig, sich darüber im Klaren zu sein, welche Modellreihe vor Dir steht. Diese Kaufberatung erstreckt sich auf die Modelle von 1958- 1960 einschließlich!

Grundsätzlich erkennst Du diese Modellreihe erst einmal an folgenden Merkmalen:

- Doppelscheinwerfer
- 9 Chromzähne im Grill
- Rundes Heck mit Stoßstangenecken hinten seitlich bis zu den hinteren Radauschnitten.

Die Font muss also so aussehen:



Wenn Du diese Merkmale nicht findest, ist diese Kaufberatung nicht anwendbar!

Weitere Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Baujahre 1958 bis 1960 findest Du hier unten in den Einzelbeschreibungen!

Solltest Du vor so einem Auto stehen, und es hat keine Chromzähne im Grill, handelt es sich wahrscheinlich um eine 1961er (Zierleisten um die Seitencoves und steiles Heck mit 4 runden Rückleuchten) oder um eine 1962er (**Keine** Zierleisten um die Seitencoves, aber Chromleisten unter den Seitenschwellern steiles Heck mit 4 runden Rückleuchten).

Diese Baujahre haben keine Chromzähne mehr, sondern nur noch metallfarbige oder schwarze Gittergrills. Auch für diese Modelle ist diese Kaufberatung nicht gedacht, auch wenn es diverse Gleichteile gibt. Für diese Fahrzeuge gibt es hier im Forum die Kaufberatung Corvette C1 1961-1962!

## Fahrzeugüberprüfung im Stand:

- Die grundsätzliche Zustandskontrolle kann man schlecht in einer Kaufberatung unterbringen. Dinge wie Lackzustand, Kratzer, Farbton, Innenraumzustand, Motor-

und Getriebeleckagen usw kann man nicht theoretisch regeln. Dafür braucht es notfalls einen KFZ Sachverständigen, der erkennt, ob das Auto in gutem Zustand ist, ob der Rahmen (Chassis) verbogen, beschädigt oder geschweißt ist usw. Weiter unten gibt es Tipps, worauf zu achten ist, trotzdem ersetzt eine Beschreibung kein kritisches und geschultes Auge!!

b) Fahrzeugbrief / Title vorhanden?

c) Im Falle einer deutschen Erstzulassung, Verzollungsunterlagen vorhanden?

d) Fahrgestellnummer mit Brief vergleichen.

(VIN Nummern (Fahrgestellnummern) sind bei den 1958 bis frühen 1960 er Modellen in der Fahrertüröffnung vorne (A Säule) direkt unter dem oberen Türscharnier mit Phillips Schrauben befestigt. Irgendwann im frühen Modelljahr 1960 wurde der Ort gewechselt und die VIN Nummern wurde auf die Lenksäule im Motorraum gepunktet ungefähr 33 Zentimeter oberhalb des Lenkgetriebes.)

**Fahrgestellnummernkreis:**

**1958:**

J58S100001- J58S109168

**1959:**

J59S100001- J59S109670

**1960:**

00867S100001- 00867S110261

- e) Bitte auf alle Fälle versuchen, die Kompression der einzelnen Zylinder prüfen zu lassen und ein Diagramm zu machen! Die Zylinder müssen alle fast auf dem gleichen, möglichst hohen Kompressionsniveau sein!
- f) Motor auf Öldichtigkeit prüfen, Zylinderdeckeldichtungen, Ölwanndichtung. Bitte aufpassen, ob bei einem Schaltgetriebe Öltropfen unten an der Kupplungsabdeckung hängen. Oftmals ist die Öldichtung der Kurbelwelle zur Kupplung undicht. Bei den 60er Modellen gibt es einen zweiteiligen Neopren Simmering, der oben in die Lagerschale geschoben werden konnte, ohne die Kurbelwelle auszubauen. Ältere Baujahre haben oft noch die Seildichtungen. Dann wird die Abdichtung schwierig.
- g) Der Ölfilter ist ein Kanisterfilter, das heißt, dass der Kanister immer bleibt und nur der Einsatz gewechselt wird. Damit gibt es aber die unangenehme Möglichkeit, dass gar keine Filtereinsatz da ist, das kann man aber von außen nicht sehen!
- h) Verdeck prüfen, ist es heil? Lässt es sich einigermaßen leicht bewegen? Wenn das Verdeck geschlossen wird, darf sich der Rahmen über der Frontscheibe nicht nach oben bewegen. Wenn das der Fall ist, sind innen im Rahmen die Halter gebrochen. Die Reparatur ist nicht ganz einfach. Es darf keine Knicks geben im Verdeckgestänge über den Türen. Dann stimmt die Einstellung nicht und oft lässt sich das nicht korrigieren, ohne die Verdeckhaut loszumachen.
- i) Liegt das Verdeck sauber auf dem Verdeckkasten auf?
- j) Verdeckkastendeckel prüfen, oft reißt er neben den Scharnieren ein, weil der Deckel mit Gewalt geschlossen wurde, als das Verdeck noch zu hoch stand.
- k) Wie sehen die Sitze, Teppich usw aus?
- l) Aufpassen! Die C1 Fahrzeuge hatten die Scheibenwaschanlage nur als Zusatzausstattung! Diese Wisch- Waschanlage lief auf Unterdruck mit einem Unterdrucktank, Unterdruckpumpe usw. Die Chance, dass das nicht funktioniert liegt bei weit über 50 Prozent!

- m) Scheibenwischer prüfen! Die Scheibenwischer dieser Baujahre wurden nicht mit einem Exzenter und Gestänge angetrieben, sondern mit dünnen hoch gespannten Stahlseilen! Die Reparatur ist nicht so ganz ohne. Die Achsen der Wischer fressen gerne mal fest!
- n) Frontscheibe prüfen! In diese Autos gehört eine „weiße“ Frontscheibe, keine getönte!!! Wenn die Scheibe kaputt ist, ist ein Wechsel kompliziert und teuer! Auch sind die Scheibendichtungen gerne undicht, der Wechsel ist aufwändig, teuer und risikoreich (Glasbruch) Die meisten C1 Fahrer mögen die ungetönten „Klofenster“ nicht so gerne und fahren die getönten Windschutzscheiben, selbst wenn das nicht original ist
- o) Die Dichtigkeit des Fahrzeugs prüfen! Viele Autos sind nur so „zusammegeschustert“ und das Wasser läuft überall rein! Oft läuft das Wasser an der A – Säule rein, auch am oberen Windschutzscheibenrahmen ist es meist undicht! Die Luftklappe vor der Frontscheibe auf Dichtigkeit prüfen, sonst muss eine neue Dichtung installiert werden. Die C1 ist eigentlich selten ganz wasserdicht.
- p) Die Seitenscheiben müssen sauber in die Dichtungen im Verdeck einfahren. Wenn das nicht so ist, müssen die Türscheiben eingestellt werden, oder viel schlimmer, das Verdeck ist nicht richtig eingestellt und gesattelt!
- q) Die Verdeckseiten mit den Dichtungen über den Türen dürfen bei aufgespanntem Verdeck keinen Knick nach unten haben! Auch wenn diese Streben über den Seitenfestern in der Mitte ein Gelenk haben, so muss es doch eine grade Linie geben! Es darf keinen Knick geben über den Türen, das lässt sich nur bedingt einstellen, wenn die Verdeckhaut montiert ist!
- r) Am besten versuchen, den Bremsflüssigkeitsbehälter zu öffnen, um zu sehen, wie die Bremsflüssigkeit aussieht. Wenn es eine braune Brühe ist, wird meistens ein neuer Hauptbremszylinder und neue Radbremszylinder fällig.
- s) Aufpassen ob das originale Radio montiert ist, wenn eine Radiooption gewählt ist, moderne Stereoanlagen mit Lautsprecherausschnitten in den Türen gehören nicht in das Auto! Es gibt ausgezeichnete Umbauten mit originalem Aussehen!
- t) Aufpassen, ob der korrekte Motor und das richtige Getriebe installiert sind! Es gehört eine 4,7 Liter Chevy V8 in diese Autos und keine moderne 5,7 oder moderne Automatikgetriebe, auch wenn sie passen.
- u) Hat das Auto rundherum Trommelbremsen, oder ist auf nicht- originale Scheibenbremsen umgestellt worden?
- v) Gibt es zusätzliche Elektrolüfter hinter oder vor dem Kühler?? Diese sind nicht original und gehören dort nicht hin! Die 283er V8 (4,7 Liter) hat nie thermische Probleme gehabt!

## Voraussetzung für eine deutsche Zulassung

Falls Ihr vor einem Auto steht, das noch nicht in Deutschland zugelassen war, und das direkt aus USA gekommen ist, sind folgende Umbauten vorzusehen:

1. Scheinwerfer, Abblend- und Fernlicht, die Sealed Beams aus USA bekommen hier keine Zulassung. Dafür passen normale deutsche Hella Scheinwerfereinsätze in Halogen Bauform.
2. Sämtliche Glühbirnen müssen eine EU Prüfwelle haben (prüft heute fast keiner mehr)
3. Sonnenblenden sind Pflicht! Diese waren eine Sonderausstattung zu der Zeit!
4. Abschleppösen vorne, evtl auch hinten

5. Eine Warnblinkanlage muss eingebaut werden, bei der die Warnblinkanlage Priorität hat vor Blinker und Bremslicht! (Einkammerleuchte mit nur einer Glühbirne mit 2 Wendeln hinten, daher ist die Prioritätsfrage sehr wichtig!!)
6. Die Blinker vorne müssen gelb blinken und dürfen kein Dauerlicht bringen!
7. In den meisten Fällen akzeptiert der TÜV die tief liegenden vorderen Blinker, ich habe aber auch schon gehört, dass weitere Blinker montiert werden müssen.
8. Rückstrahler (Katzenaugen) müssen oft ersetzt werden, wegen der fehlenden EU Prüfzelle auf den amerikanischen Originalen.
9. Reifen  
US Diagonalreifen haben meist keine Chance wegen der möglichen Höchstgeschwindigkeit. Die Frage ist, welche Höchstgeschwindigkeit der TÜV beim Baurat einträgt! Je weniger, je besser, weil dann die Reifenauswahl leichter ist. Der TÜV verlangt, dass die Reifen die theoretische bzw eingetragene Höchstgeschwindigkeit aushalten.  
Es werden diverse Reifen angeboten, die den Zusatz M+S eingegossen haben, damit kann man dann auch Reifen fahren, die für geringere Geschwindigkeiten zugelassen sind. Die meisten amerikanischen Weißwandgürtelreifen sind auf dieser Basis zugelassen. Am besten bekommt man seine Reifen, bei [www.cokertire.com](http://www.cokertire.com)
10. Felgen  
Die originalen Felgen haben keinen Hump, das ist der Rand innen auf der Felge, der dafür sorgt, dass der Reifen nicht nach innen herunterspringen kann. Bei harter Kurvenfahrt und schlauchlosen Reifen, kann es passieren, dass der Reifen nach innen springt und schlagartig die Luft verliert. Wer die C1 so fährt, wie sie gefahren werden soll, hat aber damit kaum Probleme. Es soll Reifenhändler geben, die sich weigern, schlauchlose Reifen auf Felgen ohne Hump zu ziehen.
11. Typenschild  
Früher wurde verlangt, dass ein Typenschild nach deutschem Muster im Motorraum montiert wird. Das scheint jetzt nicht mehr überall der Fall zu sein.
12. Ausnahmegenehmigungen:  
Normalerweise braucht man eine Ausnahmegenehmigung für das fehlende Lenkradschloss, ich musste einen Sperrbalken kaufen, dann eine Ausnahmegenehmigung für die „nicht- blaue“ Fernlichtkontrollleuchte, die in diesen Autos rot ist.
13. Zollnachweis-. Eine Erstzulassung ist nur möglich, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Fahrzeug bei der Einfuhr verzollt wurde! Auch ausländische Verzollungen müssen akzeptiert werden, wenn das Fahrzeug über ein anderes Land in die EU eingeführt wurde, aber aufpassen, die Fahrgestellnummer muss auf der Zollquittung vermerkt sein!
14. Unbedenklichkeitsbescheinigung vom Kraftfahrt Bundesamt, dass noch kein KFZ Brief für das Auto ausgestellt war, diese wird heute bei der Zulassung vom Straßenverkehrsamt über Computer beim KBA in Flensburg abgefragt.
15. Der TÜV muss die maximale Kennzeichengröße bescheinigen, damit die vordere Bumperette und die Stoßstangen hinten nicht geändert werden müssen.
16. Abgasprüfung muss bestanden werden, evtl muss der Vergaser für die Prüfung anders eingestellt werden für diese Autos gibt es eine Sonderregelung, die max. 4 Prozent CO erlaubt!



## Kilometerstand:

Beim Kauf eines Oldtimers ist der Kilometerstand fast unwichtig. Die meisten Autos sind durch mehrere Hände gegangen und selbst mit bestem Willen können die Verkäufer normalerweise keine verlässlichen Angaben zum Kilometerstand machen. Oldtimer werden grundsätzlich nach dem momentanen Zustand und der Originalität gekauft, wenn man auf Originalität Wert legt!

Wenn Restaurationen durchgeführt wurden ist es immer von Vorteil, wenn der Verkäufer Rechnungen und Fotos vorweisen kann. Das zeigt was gemacht wurde und von wem.

## Fehlermeldungen???

Fehlermeldungen und dergl. fallen naturgemäß nicht an, die alten Modelle sind maximal elektrisch, aber nicht elektronisch, also keine Computer und Fehlermeldungen!

## Generelles zu den Fuel Injection Fahrzeugen:

Eine Fuel Injection ist sicherlich nicht trivial. Die Fuel Injection muss von einem Fachmann instand gesetzt worden sein, um so zu funktionieren, wie man es sich vorstellt. Man sollte nur den Simmerring der Einspritzpumpe auf Sicht behalten, denn wenn der kaputt geht, dann tropft der Kraftstoff auf den heißen Auspuffkrümmer, meistens das Ende der Corvette.

Wenn die FI dann aber funktioniert, fährt man ein ganz exklusives Auto. Die Leistung ist höher als bei der Vergaserversion, aber man muss sich auch darüber im Klaren sein, dass eine FI Maschine anders gedacht ist. Das sind Sportmotoren, die höher drehen als die Vergasermotoren. Grundsätzlich gilt, dass die Motoren mit hydraulischen Stößeln langsamer drehen. Mechanische Stößel lassen die Motoren drehzahlfester werden, daher sind die Grenzbereiche auch zwischen 6500 und 7000 U/min.

Bitte unbedingt daran denken, dass mechanische Stößel Wartung verlangen, das Ventilspiel muss regelmäßig eingestellt werden!

## Ausstattungen und Optionen:

**1958** waren folgende Optionen in der Orderliste. Die Nummern hinter den Ausstattungen sind die RPO (Regular Production Option) Nummern, nicht die Preise oder dergl.

## 1958 OPTIONS & ACCESSORIES

|                                                                                                                                                                         |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>Axle, Rear: Limited Slip (Positraction)</b><br>(With 3-Speed or 4-Speed Transmission)                                                                                |      |
| 3.70 ratio .....                                                                                                                                                        | 677  |
| 4.11 ratio .....                                                                                                                                                        | 678  |
| 4.56 ratio .....                                                                                                                                                        | 679  |
| <b>Brakes: Heavy-duty (Includes heavy-duty suspension)</b> (With 3-Speed or 4-Speed transmission, Positraction axle and Fuel Injection High-Lift Cam engine only) ..... | 684  |
| <b>Engine: (Replacing 230 hp Corvette V8 engine)</b>                                                                                                                    |      |
| 245 hp dual 4-barrel carb (Regular cam) ....                                                                                                                            | 469  |
| 270 hp dual 4-barrel carb (High-Lift cam) ....                                                                                                                          | 469  |
| 250 hp Fuel Injection (Regular cam) .....                                                                                                                               | 579  |
| 290 hp Fuel Injection (High-Lift cam) .....                                                                                                                             | 579  |
| <b>Heater: De Luxe</b> .....                                                                                                                                            | 101  |
| <b>Light, Courtesy</b> .....                                                                                                                                            | 108  |
| <b>Paint, Exterior:</b>                                                                                                                                                 |      |
| Single color options .....                                                                                                                                              | ...  |
| Two-tone color options .....                                                                                                                                            | ...  |
| <b>Parking Brake Alarm</b> .....                                                                                                                                        | 107  |
| <b>Radio, Signal Seeking</b> .....                                                                                                                                      | 102  |
| <b>Top, Folding: Opt fabric colors</b> .....                                                                                                                            | 470  |
| <b>Top, Auxiliary: Hard top</b>                                                                                                                                         |      |
| In place of folding top .....                                                                                                                                           | 419  |
| In addition to folding top .....                                                                                                                                        | 419  |
| <b>Top, Hydraulic: Folding fabric top</b> .....                                                                                                                         | 473  |
| <b>Transmission: (Replacing Std 3-Speed Close Ratio)</b>                                                                                                                |      |
| 4-Speed Close Ratio .....                                                                                                                                               | 685  |
| Powerglide .....                                                                                                                                                        | 313  |
| <b>Trim Combination:</b> ..                                                                                                                                             | 490  |
| <b>Wheels: Five, 15" x 5.50"</b> .....                                                                                                                                  | 276  |
| <b>Window Control: Electric</b> .....                                                                                                                                   | 426  |
| <b>Windshield Washer</b> .....                                                                                                                                          | 109  |
| <br>(5) 6.70-15/4PR Blackwall .....                                                                                                                                     | Std. |
| (5) 6.70-15/4PR Whitewall .....                                                                                                                                         | 290  |

## 1959 Optionen:

**1959 OPTIONS & ACCESSORIES**

|                                                                                                                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Axle, Positraction Rear: Limited Slip, specify ratio</b><br>(With 3-Speed or 4-Speed Transmission)                                                       |     |
| 3.70 ratio.....                                                                                                                                             | 675 |
| 4.11 ratio.....                                                                                                                                             | 675 |
| 4.56 ratio.....                                                                                                                                             | 675 |
| <b>Brakes, Heavy-duty: Metallic facings</b> (With 3-Speed or 4-Speed transmission and 270-hp or 290-hp engine only).....                                    | 686 |
| <b>Brakes, Heavy-duty:</b> (Includes heavy-duty suspension) (With 3-Speed or 4-Speed transmission, Positraction axle and 270-hp or 290-hp engine only)..... | 684 |
| <b>Engine:</b> (Replacing 230-hp Corvette V8 engine)                                                                                                        |     |
| 245-hp dual 4-barrel carb (Regular cam).....                                                                                                                | 469 |
| 270-hp dual 4-barrel carb (High-Lift cam).....                                                                                                              | 469 |
| 250-hp Fuel Injection (Regular cam).....                                                                                                                    | 579 |
| 290-hp Fuel Injection (High-Lift cam).....                                                                                                                  | 579 |
| <b>Heater: De Luxe</b> .....                                                                                                                                | 101 |
| <b>Light, Courtesy</b> .....                                                                                                                                | 108 |
| <b>Paint, Exterior:</b>                                                                                                                                     |     |
| Solid colors.....                                                                                                                                           | ... |
| Two-tone combinations.....                                                                                                                                  | ... |
| <b>Parking Brake Alarm</b> .....                                                                                                                            | 107 |
| <b>Radio, Signal Seeking</b> .....                                                                                                                          | 102 |
| <b>Sunshades: Right &amp; left</b> .....                                                                                                                    | 261 |
| <b>Top, Folding:</b> Optional fabric colors.....                                                                                                            | 470 |
| <b>Top, Auxiliary: Hard top</b>                                                                                                                             |     |
| In place of folding top.....                                                                                                                                | 419 |
| In addition to folding top.....                                                                                                                             | 419 |
| <b>Top, Hydraulic:</b> Folding fabric top.....                                                                                                              | 473 |
| <b>Transmission:</b> (Replacing Std 3-Speed Close Ratio)                                                                                                    |     |
| 4-Speed Close Ratio Synchro-Mesh.....                                                                                                                       | 685 |
| Powerglide (With 230-hp, 245-hp or 250-hp engine only).....                                                                                                 | 313 |
| <b>Trim Combination</b> .....                                                                                                                               | 490 |
| <b>Wheels: Five, 15' x 5.50'</b> (Provides hub caps in place of wheel discs).....                                                                           | 276 |
| <b>Windows, Power:</b> Electric control.....                                                                                                                | 426 |
| <b>Windshield Washer</b> .....                                                                                                                              | 109 |
| (S) 6.70-15/4PR Regular Highway Blackwall.....                                                                                                              | Std |
| (S) 6.70-15/4PR Regular Highway Whitewall.....                                                                                                              | 290 |

## 1960 Optionen:

**1960 OPTIONS & ACCESSORIES**

|                                                                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Axle, Positraction Rear: Limited Slip; specify ratio</b><br>(With 3-Speed or 4-Speed Transmission only)                                                         |     |
| 3.70 ratio.....                                                                                                                                                    | 675 |
| 4.11 ratio.....                                                                                                                                                    | 675 |
| 4.56 ratio.....                                                                                                                                                    | 675 |
| <b>Brakes, Heavy-duty: Metallic facings</b><br>(With 3-Speed or 4-Speed transmission only).....                                                                    | 686 |
| <b>Brakes, Heavy-duty: (Includes special steering) For use with</b><br>3-Speed or 4-Speed transmission, Positraction axle and 270-hp or<br>315-hp engine only..... | 687 |
| <b>Engine: (Replacing 230-hp Corvette V8 engine)</b>                                                                                                               |     |
| 245-hp dual 4-barrel carb (Regular cam).....                                                                                                                       | 469 |
| 270-hp dual 4-barrel carb (High-Lift cam).....                                                                                                                     | 469 |
| 275-hp Fuel Injection (Regular cam).....                                                                                                                           | 579 |
| 315-hp Fuel Injection (High-Lift cam).....                                                                                                                         | 579 |
| <b>Fan, Radiator: Temperature controlled.....</b>                                                                                                                  | 121 |
| <b>Heater: De Luxe.....</b>                                                                                                                                        | 101 |
| <b>Light, Courtesy.....</b>                                                                                                                                        | 108 |
| <b>Paint, Exterior:</b>                                                                                                                                            |     |
| Solid colors.....                                                                                                                                                  | ... |
| Two-tone combinations.....                                                                                                                                         | ... |
| <b>Parking Brake Alarm.....</b>                                                                                                                                    | 107 |
| <b>Radio, Signal Seeking.....</b>                                                                                                                                  | 102 |
| <b>Sunshades: Right &amp; left.....</b>                                                                                                                            | 261 |
| <b>Top, Folding: Optional fabric colors.....</b>                                                                                                                   | 470 |
| <b>Top, Auxiliary: Hard top</b>                                                                                                                                    |     |
| In place of folding top.....                                                                                                                                       | 419 |
| In addition to folding top.....                                                                                                                                    | 419 |
| <b>Top, Hydraulic: Folding fabric top.....</b>                                                                                                                     | 473 |
| <b>Transmission:</b>                                                                                                                                               |     |
| 4-Speed Close Ratio Synchro-Mesh.....                                                                                                                              | 685 |
| Powerglide (With 230-hp or 245-hp engine only).....                                                                                                                | 313 |
| <b>Trim Combination.....</b>                                                                                                                                       | 490 |
| <b>Wheels: Five, 15" x 5.50" (Hub caps are provided in place of wheel</b><br>discs).....                                                                           | 276 |
| <b>Windows, Power: Electric control.....</b>                                                                                                                       | 426 |
| <b>Windshield Washer.....</b>                                                                                                                                      | 109 |
| (5) 6.70-15/4PR Regular Highway Blackwall.....                                                                                                                     | Std |
| (5) 6.70-15/4PR Regular Highway Whitewall.....                                                                                                                     | 290 |

## Farben und Innenraumkombinationen und Karosserie:

Von Jahr zu Jahr waren die Farben und Innenraumkombinationen unterschiedlich, so gab es zum Beispiel die Aussenfarbe „Panama Yellow“ nur im Jahr 1958!

Hier jetzt die einzelnen Möglichkeiten. Es ist ja bekannt, dass diese Corvette Modelle seitlich eine Einbuchtung haben, die bis in die Türen hineingeht. Dies „Coves“ sind bei den 1958- 1960 er Modellen mit einer Edelstahlzierleiste umrandet (die 1961er) hat das übrigens auch noch. Die Coves waren auf Wunsch in einer Kontrastfarbe lackiert bei den 1958 er Modellen gab es Silber und Weiß als Kontrastfarbe. Darum sind die Farben unten zweimal aufgelistet, einmal als Volllackierung ohne Kontrast – Cove und einmal mit dem Kontrast- Cove. Der silberne Cove war nur erhältlich bei folgenden Basisfarben: Schwarz, Blau und Weiß!

Aus der Tabelle hier unten geht auch die Innenraum – und Cabriovertdeckfarbe hervor. Es ist jedem überlassen, welche Farben und Kombination er erstellt, verkauft oder kauft, aber original sind nur diejenigen, die hier aufgelistet sind! (Fast!!!! Es ist bekannt, dass es auch SPO s (Special production options) gab, das heißt, dass ein Hersteller wie GM/Chevrolet manchmal für Einzelpersonen Kombinationen gebaut hat, die es gar nicht geben durfte! Um das nachzuweisen sind aber die ursprünglichen Kaufbelege beizubringen, ansonsten handelt es sich um nachträgliche Änderungen!

**Ein Hardtop ist immer in der Hauptlackfarbe des Fahrzeugs lackiert, nicht in der Farbe der Coves!**

**1958 Farben und Innenraumkombinationen:**

| 1958 MODEL<br>CORVETTE<br>COLOR AND TRIM COMBINATIONS |                 |                  | INTERIOR<br>TRIM |          |          | FOLDING<br>TOP |       |          |
|-------------------------------------------------------|-----------------|------------------|------------------|----------|----------|----------------|-------|----------|
|                                                       |                 |                  | - RED            | CHARCOAL | BLUEGRAY | - BLACK        | WHITE | BLUEGRAY |
| OPT.                                                  | BODY COLOR      | COVE INSERT AREA | STD.             | 490A     | 490B     | STD.           | 470E  | 470G     |
| 500                                                   | Charcoal        | Same             | X                | X        | X        | X              | X     |          |
| 502                                                   | Silver Blue     | Same             |                  | X        | X        |                | X     | X        |
| 504                                                   | Regal Turquoise | Same             |                  | X        |          | X              | X     |          |
| 506                                                   | Signet Red      | Same             | X                | X        |          | X              | X     |          |
| 508                                                   | Panama Yellow   | Same             |                  | X        |          | X              | X     |          |
| 510                                                   | Snowcrest White | Same             | X                | X        | X        | X              | X     | X        |
| 512                                                   | Charcoal        | Inca Silver      | X                | X        | X        | X              | X     |          |
| 514                                                   | Silver Blue     | Inca Silver      |                  | X        | X        |                | X     | X        |
| 516                                                   | Regal Turquoise | Snowcrest White  |                  | X        |          | X              | X     |          |
| 518                                                   | Signet Red      | Snowcrest White  | X                | X        |          | X              | X     |          |
| 520                                                   | Panama Yellow   | Snowcrest White  |                  | X        |          | X              | X     |          |
| 522                                                   | Snowcrest White | Inca Silver      | X                | X        | X        | X              | X     | X        |

Note: All paints on Corvette are Acrylic Lacquer.

Exception Letter Code: A - Solid Color Combinations.  
B - Two-Tone Color Combinations.

**1959 Farben und Innenraumkombinationen:**

Hier jetzt die 1959 Farbtabelle: (Auch hier gab es nur silberne und weiße Coves als 2 Farb- Kontrastlackierung.)

| <u>1959 MODEL</u> |                                 |                  | <u>CORVETTE</u> |      |           |      | <u>COLOR &amp; TRIM COMBINATIONS</u> |       |           |          |
|-------------------|---------------------------------|------------------|-----------------|------|-----------|------|--------------------------------------|-------|-----------|----------|
|                   |                                 |                  | INTERIOR TRIM   |      |           |      | FOLDING TOP                          |       |           |          |
|                   |                                 |                  | BLACK           | BLUE | TURQUOISE | RED  | BLACK                                | WHITE | TURQUOISE | LT. BLUE |
| OPT.              | OPTIONAL HARDTOP AND BODY COLOR | COVE INSERT AREA | STD.            | L90B | L90C      | L90D | STD.                                 | L70E  | L70F      | L70G     |
| 503               | TUXEDO BLACK                    | SAME             | X               | X    |           | X    | X                                    | X     |           |          |
| 508               | CLASSIC CREAM                   | SAME             | X               |      |           |      | X                                    | X     |           |          |
| 502               | FROST BLUE                      | SAME             |                 | X    |           | X    | X                                    | X     |           | X        |
| 504               | CROWN SAPPHIRE                  | SAME             |                 |      | X         |      | X                                    | X     | X         |          |
| 506               | ROMAN RED                       | SAME             | X               |      |           | X    | X                                    | X     |           |          |
| 510               | SNOWCREST WHITE                 | SAME             | X               | X    | X         | X    | X                                    | X     | X         | X        |
| 509               | INCA SILVER                     | SAME             | X               |      |           | X    | X                                    | X     |           |          |
| 507               | TUXEDO BLACK                    | INCA SILVER      | X               | X    |           | X    | X                                    | X     |           |          |
| 520               | CLASSIC CREAM                   | SNOWCREST WHITE  | X               |      |           |      | X                                    | X     |           |          |
| 513               | FROST BLUE                      | SNOWCREST WHITE  |                 | X    |           | X    | X                                    | X     |           | X        |
| 516               | CROWN SAPPHIRE                  | SNOWCREST WHITE  |                 |      | X         |      | X                                    | X     | X         |          |
| 518               | ROMAN RED                       | SNOWCREST WHITE  | X               |      |           | X    | X                                    | X     |           |          |
| 515               | SNOWCREST WHITE                 | INCA SILVER      | X               | X    | X         | X    | X                                    | X     | X         | X        |
| 527               | INCA SILVER                     | SNOWCREST WHITE  | X               |      |           | X    | X                                    | X     |           |          |

**1960 Farben und Innenraumkombinationen:**

Für die 1960er Fahrzeuge folgt hier die Tabelle:

## 1960 CORVETTE COLOR & TRIM COMBINATIONS

| EXTERIOR COLOR  |                      | INTERIOR TRIM |     |           |      |
|-----------------|----------------------|---------------|-----|-----------|------|
| Body*, Wheels   | Cove Area (Optional) | Black         | Red | Turquoise | Blue |
| Tuxedo Black    | Sateen Silver        | ✓             | ✓   | ✓         | ✓    |
| Ermine White    | Sateen Silver        | ✓             | ✓   | ✓         | ✓    |
| Roman Red       | Ermine White         | ✓             | ✓   |           |      |
| Sateen Silver   | Ermine White         | ✓             | ✓   | ✓         | ✓    |
| Horizon Blue    | Ermine White         | ✓             | ✓   |           | ✓    |
| Tasco Turquoise | Ermine White         | ✓             |     | ✓         |      |
| Cascade Green   | Ermine White         | ✓             |     |           |      |
| Honduras Maroon | Ermine White         | ✓             |     |           |      |

\* - Includes hardtop, when used.

Convertible top colors (Black, White, Light Blue) available with any exterior color.

October 1959

## Zustandsprüfung:

Nachdem jetzt grob das Modell ermittelt und festgestellt wurde, ob Ausstattungen vom Werk geliefert wurden, ob die Farbkombination jemals gebaut wurde, jetzt die Prüfpunkte Karosserie:

## Soft Top (Faltverdeck)

Das Verdeck gab es in folgenden Farben:

### 1958

Schwarz, Weiß, Blau-Grau

### 1959

Schwarz, Weiß, Türkis, und 2 verschiedene Blautöne

### 1960

Schwarz, Weiß und Blau

1958 Soft Tops sind grobkörniger genarbt und sind aus Vinyl Material hergestellt. 1959er und 1960er sind auch aus Vinyl, aber feiner in der Narbung. Alle Seiten sind genäht!

Innen sind die Soft Tops aus Leinengewebe in schwarz. Rechts und links innen im Dach sind die schwarzen „Pads“, d.h. gepolsterte Streifen, die von oben mit SCHRAUBEN auf die Verdeckstangen geschraubt sind(keine Popnieten!). Die Verdeckstangen (Spriegel) haben dafür Gewindelöcher.



Breite schwarze Gurte verbinden den „Rear Bow“ (der Verdeckbügel, der auf dem Verdeckkasten aufliegt) mit dem Hauptbügel über dem Fenster.

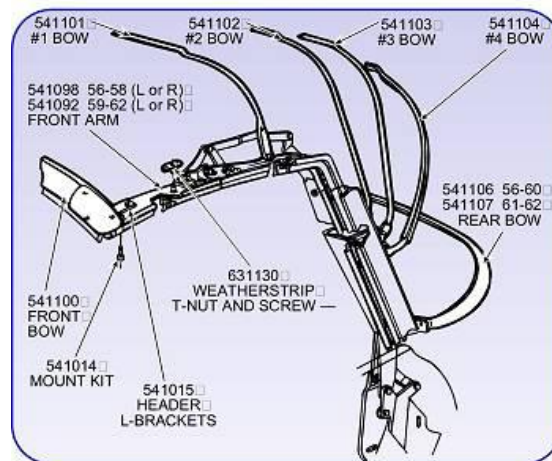
Außerhalb der Gurte zu den Ecken hin ist auf jeder Seite ein Textilstreifen mit einem Druckknopf oben angebracht, damit vor dem Einfalten des Verdecks der „Rear Bow“ nach oben geklipst werden kann.

Außen über dem Heckfenster ist ein so genannter „Wire-on“ montiert, das ist wie ein Schlauch aus Verdeckmaterial. Die Enden dieses Schlauches sind mit verchromten Kappen gesichert, die ungefähr 17,8 cm unterhalb der oberen Naht auf jeder Seite liegen.

Wenn der Verdeckkasten geöffnet ist, muss auf dem Tankdeckel (Boden des Verdeckkastens) eine schwarze Mohairfläche als Schutz für das eingeklappte Verdeck sichtbar sein.

## Verdeckgestänge

Das Verdeckgestänge ist in glänzender schwarzer Farbe lackiert. So sieht das Gestänge aus:



## Verdeckspannverschlüsse vorne

Die Verschlüsse sind verchromt und haben einen kurzen Griff, Reproduktionen haben meist einen langen Griff der von unten in das Dach drückt und oft von oben als Beule sichtbar ist.

## Heckfenster

Das Heckfenster der 1958 und 1959er ist eingenäht mit einer Verstärkungslage Stoff, es darf nicht nur so, d.h. ohne Verstärkungslage, eingenäht sein!!

Das Heckfenster der 1960er ist eingeschweißt, nicht genäht!

An der linken unteren Ecke des Verdecks ist außen mit einer einfachen Naht ein Label aufgenäht mit folgendem Text:

WARNING  
DEALER—DO NOT REMOVE  
FOR CARE OF REAR WINDOW  
SEE BOOKLET  
“HOW TO OPERATE FOLDING TOP”

## **Verdeckdichtung zum Verdeckkasten**

Die Dichtung des hinteren Bügel zum Verdeckkasten war bei der 1958er aus Mohair während ab 1959 auf eine Gummidichtung gewechselt wurde. Ich fahre bei meiner 60er auch eine Mohairdichtung, weil die Gummidichtung zu hart ist und immer Spuren auf dem Verdeckkastendeckel hinterlässt.

## **Aussen:**

1) **Lackzustand** prüfen auf Risse und Blasen. Der Originallack scheint leicht ein bisschen stumpf und ist von der Fabrik nicht mit Klarlack überzogen worden. (Schleifpapiertest an einer nicht sichtbaren Stelle sollte beim leichten Anschleifen sofort Pigment abschleifen und keinen weißen Klarlackabrieb ergeben!)

Auch hier gilt, dass es oftmals kein Segen, sondern ein Fluch ist, wenn man den Originallack kauft, weil der nicht benzinfest ist und auch nicht entsprechend glänzt!

Blasenbildung im Lack ist ein Hinweis auf eine Nachlackierung und schlechte Vorbereitung (Feuchtigkeit).

**Auf Farbunterschiede achten!**

### **2) Rissbildung:**

Einige Fahrzeuge neigen zur Rissbildung an den Kotflügeln vorne, dort wo die Haube angeschlagen ist, bzw in den Runden Ecken des Motorraum Ausschnitts. Die Karosserie bitte sorgfältig auf weitere Risse prüfen!

In die vorderen Radkästen fassen und oben in der Mitte prüfen, ob der Kotflügel hinterfütert ist (auf 12:00h im Radkasten, also direkt oben in der Mitte über den Vorderrädern.) Ohne Verstärkung gibt es leicht einen „Bauch“ nach aussen im vorderen Radlauf.

## **Karosserie**

Die Karosserie, die GFK Paneele und Teile sind oft vom Werk nicht gut eingepasst! Beispiel:

Die Türen können unten nach außen herausstehen, die Fahrzeugseiten und Kotflügel sind wellig und müssen es auch sein, wenn das Fahrzeug original sein soll! Es sollte darauf geachtet werden, dass die Passung der einzelnen Teile nicht zu schlecht ist, es dürfen keine Spalten und Brüche da sein, keine schlechten Reparaturen aber auch kein Aussehen, wie ein modernes glattes Blechauto, denn damit wäre die C1 überrestauriert! Die GFK Teile der Corvette wurden immer „press moulded“ fabriziert und sind IMMER von beiden Seiten glatt! Eine fühlbare Glasfaserstruktur auf der Rückseite ist immer eine Reproduktion, die nur im Auflegverfahren produziert wurde!

## **Motorhaube:**

Die Motorhaube einer 1958er hat immer das „Waschbrett“ im oberen Drittel zwischen den länglichen Wölbungen der Motorhaube. Wer das Waschbrett (eine starke Riffelung) zum ersten Mal sieht, weiß, warum es das Waschbrett heißt

**Die Motorhaube der 1959 und 1960er** Modelle hat die länglichen Wölbungen auf der Motorhaube, aber kein Waschbrett!

Die **Innenseite der Motorhaube** ist matt bis seidenmatt schwarz lackiert. Es sollte eigentlich der gleiche Lack sein, der für den Motorraum benutzt wurde. Der Außenlack wurde um den Rand der Haube nach unten herum aufgebracht ca 2,5 cm, bis in den Radius der Verstärkung unter der Haube. Die Farbtrennung wurde mit einer Farbmaske erreicht, also könnte die Trennungslinie etwas unregelmäßig sein.

Eine Dichtung ist am Ende der Haubenunterseite angebracht, über die ganze Breite aber nicht um die Ecken herumgehend. Dadurch wurde auf der Hinterseite der Haubenunterseite die Trennungslinie zwischen schwarz und Außenlack abgedeckt. Der Dichtungskleber war gelb. Irgendwann ab 1959 wurde eine zusätzliche Dichtung vorne unter der Haube montiert.

## Grill

Der Kühlergrill in der Mitte hat 9 vertikale Chromzähne, die an einem horizontalen „Grillbalken“ befestigt sind. Die Zähne sind symmetrisch angeordnet um den „Center-Zahn“.



Die Zähne haben in der Mitte eine Nase nach vorne.



Um die Kühlöffnung herum ist eine Chromumrandung (Oberlippe und Unterlippe). Der Bereich hinter dem Grill ist in Motorraumfarbe lackiert (schwarz).

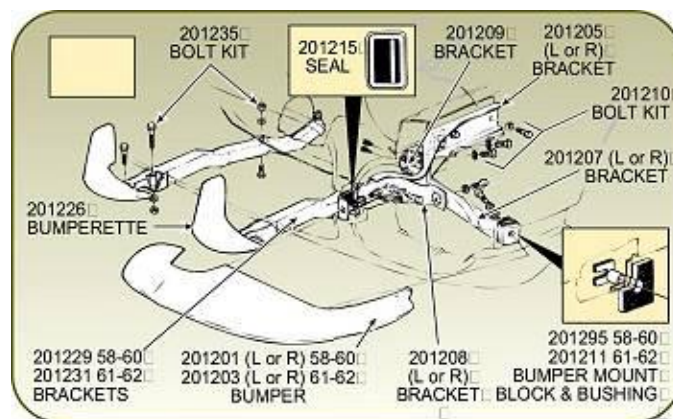
Rechts und links der Kühlöffnung sind vorgetäuschte Lufteinlässe, die nach hinten geschlossen sind. Die GFK Platte hinter diesen Lufteinlässen ist in mattschwarz lackiert, nicht in Wagenfarbe!! Horizontal in der Mitte werden die Lufteinlässe durch die Stoßstange geteilt. Dort ist auch jeweils eine Chromumrandung, die aus dem oberen und unteren Teil besteht. Genannt obere und untere Augenbraue.

## Hupen

Die Hupen sind Relaisrupen von Delco-Remy. Die rechte Hupe bringt den tiefen Ton, die linke den höheren Ton. Die Hupen sind glänzend schwarz lackiert und tragen die folgenden Teilenummern: Rechts: 351, Links: 352

## Stoßstange, Kennzeichenhalter vorne

Funktionale Stoßstangen (abgestützt auf dem Chassis/ Rahmen) sind vorne rechts und links montiert und ziehen sich um die Fahrzeugecken herum, bis zum Radausschnitt. Das Kennzeichen ist befestigt an der Bumperette, siehe Bild unten. Die Stoßstangennachbildungen und die Bumperettenachbildungen sind meistens an den scharfen vorderen Kanten zu erkennen. Die Originalteile wurden aus einem Stück gepresst während die Nachbildungen aus einer Ober- und Unterhälfte bestehen, die vorne an der Kante zusammengeschweißt werden und damit eine viel zu scharfe Kante bringen. Die Halter der Stoßstangen sind seidenmatt schwarz, wie das Chassis.



Bumperette:



## Embleme:

Vorne und hinten am Fahrzeug befinden sich die Embleme, die grundsätzlich goldene Schrift und goldene „V“ haben, silberne Versionen sind verblichen! Unter den Emblemen sind silberfarbene Aluminiumbecher in Form einer halben Hohlkugel.



Die Seitenembleme bestehen aus den gekreuzten Flaggen vor den seitlichen Luftauslässen und hinter den vorderen Radausschnitten, links die rote Flagge, rechts die Zielflagge. Originale Flaggen haben dünne glatte Stifte, die durch die Löcher in der Karosserie gesteckt werden.



Bei Fuel Injection Fahrzeugen ist ein entsprechender Schriftzug montiert, ca 10,6 cm vor dem Türausschnitt etwas über der Cove Chromumrandung.



### **Zierleisten und Side Spears:**

Auf beiden Seiten sind die Karosserieeinbuchtungen (Coves) von Edelstahl Zierleisten umrandet, die vor den Vorderrädern an der Stossstange beginnen und in einem Stück bis zur Tür gehen. Dann gibt es die Leiste an der Tür, oben am Cove, die Verbindung zur unteren Umrandung macht das „C“. Unten gibt es die Kotflügelleiste, die vom Radausschnitt bis zum Türausschnitt geht, dann die untere Leiste in der Tür. Hier das Bild, so muss es aussehen!





Hinter den Radausschnitten sind die simulierten Luftauslässe mit den 3 Chrom **Side Spears**. In den Luftauslässen, die nicht offen sind, ist die Ankerplatte für die Side Spears, die in seidenmatt schwarz lackiert ist!

Edelstahlleisten laufen in der Mitte oben auf den Kotflügeln von den Frontscheinwerfern in Richtung Windschutzscheibe. Die Passungen dieser Leisten mit den Scheinwerferumrandungen waren oft schlecht. Die Scheinwerferumrandung stand oft über den Leisten! Diese Passungen dürfen nicht nachgearbeitet werden zu einem sauberen Ensemble, weil das eine Überrestaurierung wäre!

### ***Windschutzscheibe***

Die Scheiben sind klar, nicht getönt, das Glas ist vom Werk aus datumskodiert.

### ***Außenspiegel***

Der Außenspiegel (es gibt nur einen Spiegel auf der Fahrerseite!) hat die Bezeichnung „Guide Y-50“ in einem Halbkreis auf der Spiegelrückseite um den Halter.

Das Glas ist nicht einzeln ersetzbar und hat keinen Datums- oder Herstellercode. Der Spiegelfuß ist mit einer schwarzen Dichtung gegen die Karosserie abgedichtet. Die Schrauben sind in der vorderen Türbereich von der A- Säulenseite zugänglich.

### ***Tankklappenbereich***

Der Bereich um den Tankeinfüllstutzen ist in Außenfarbe lackiert! Das Tankrohr, die dicke schwarze Gummidichtung um das Rohr und der Tankdeckel sind nicht lackiert!

Die Gummipuffer für die Tankklappe sind so installiert, dass das „Regal“ nach oben nach außen zeigt.

Die Entlüftungsleitung, der Halter der Leitung, die Durchführung der Entlüftungsleitung und die Gummipuffer sind mit lackiert.

## Heck

### **Kofferraumdeckel:**

Der Kofferraumdeckel einer 1958er hat die beiden charakteristischen Chromschienen, die in Längsrichtung rechts und links auf dem Kofferdeckel von der oberen Kante zur Stoßstange herunterlaufen.

Die Kofferraumdeckel der 1959er und 1960er haben keine Chromschienen mehr!

### **Stoßstange, Kennzeichenbeleuchtung hinten:**

Auch die hinteren Stoßstangen sind funktional, d.h. dass die Stoßstangen nicht wie bei den ersten Modellen an der Karosserie, sondern am Rahmen befestigt sind.

Die Stoßstangen folgen den Karosseriekurven im Heck und ziehen sich um die hinteren Fahrzeugecken bis zu den hinteren Radausschnitten.

An den Stoßstangenecken sind hinten ovale Öffnungen für die Auspuffrohre. Die Stoßstangenhalter hinten werden durch viereckige unlackierte schwarze Gummidichtungen geführt.

Die Kennzeichenbeleuchtung ist in den horizontalen Stoßstangen rechts und links neben dem hinteren Kennzeichen eingebaut. Die Kabel für diese Lampen sind durch unlackierte schwarze Gummidurchführungen geführt.

### **Rückleuchten**

Die Rückleuchten sind aus verchromtem Zinkdruckguss und sind oben in den Kotflügeln montiert. Die Rückleuchtengläser sind aus rotem „Kunststoffglas“ und zeigen am unteren Rand die Worte „Guide RIC 58“ und werden durch Edelstahlschlitzschrauben gehalten. Unter dem roten „Glas“ ist eine Dichtung. Die Edelstahlleiste in der Mitte des Rücklichts ist aus poliertem nicht mattem Edelstahl!



Die runden Reflektoren unter den Rückleuchten tragen die Worte „Guide X42“ und sind nicht bei frühen 1958 Modellen zu finden. Von innen liegt eine „L“ förmige Scheibe hinter den Rückstrahlern, wie ein Winkeleisen.

## Radio Antenne

Die Radio Antenne ist eine Teleskopantenne mit einem 3 -teiligen Mast und ist an der höchsten Stelle des linken hinten Kotflügels montiert, direkt vor dem linken Rücklicht.

Die Mutter mit ziemlich scharfem oberem Rand und die Unterlegscheibe sind aus schwarzem Kunststoff. Die Basis der Antenne ist in der linken Kofferraumvertiefung mit einem Blechhalter gehalten und das Massekabel ist von der Antenne unten an den Rahmenbolzen geführt. Die Antenne darf keine Farbspuren der Kofferraumlackierung haben. Der Mast hat manchmal eine Rändelung.

## Reifen und Räder:

Die Reifen, die auf diese Modelle gehören sind Diagonalreifen von dem Format 6.70x15''. Diese Reifen bekommt man meist nicht zugelassen, daher sind oft Gürtelreifen montiert, das Format sollte schon so nahe wie möglich der alten Breite angepasst sein. Oft handelt es sich um die Breite 205 oder 215, z.B. 215/70R15 80H.

Die Weißwände in den Reifen sind 2,5 Zoll also ca 6,5 cm breit!

## Radkappen

Die Radkappen sind aus Edelstahl, 1958 sind die Radkappen geschlossen, während die 1959 er und 1960 er Fahrzeuge Lüftungsschlitze in den Radkappen haben.

Die Radkappen haben simulierte Schnellverschlüsse (Spinner) mit den Worten: „**Chevrolet Corvette**“ auf gebürstetem Untergrund. Die Schrift ist lesbar, wenn die Ventilkappe unten steht!

Abbildung Radkappe 1959 und 1960 mit Schlitzen am Rand:



Abbildung Spinner:





## **Räder**

**Die Räder** wurden so lackiert, dass die Innenseite schwarz gesprüht und in noch nassem Zustand von außen lackiert wurden, ohne Abklebungen usw, das nennt man nass in nass. Daher kann es auf der Innenseite der Räder leichte Sprühspuren des Lacks der Außenseite geben. Die Farbgebung war wie folgt: (Innen immer schwarz!)

### **1958**

Aussen Silber innen schwarz

### **1959**

Aussen schwarz, innen schwarz

### **1960**

Aussen Wagenfarbe, innen schwarz

## **Unterboden:**

### Unterboden

**Der Unterboden** einer Corvette aus diesen Modelljahren ist nicht lackiert, also sieht man die GFK Farbe in beige /gelblich/ grau und sieht oft die Glasmattenstruktur. So sieht das im Original aus, wie hier unten:



Es gibt vereinzelt Übersprühungen in schwarz, das heißt im Bereich der Reserveradmulde. Die Radkästen sind von innen schwarz lackiert und bekamen ein gewisses Maß von Geräuschdämmungsunterbodenschutz. Auf dem Bild hier oben ist auch eine serienmäßige Auspuffanlage zu sehen!

Chassis

**Das Chassis (Rahmen)** der Corvette ist lackiert in schwarz seidenmatt, also glänzend mit einem leicht matten Touch. Der Rahmen / Chassis wurde von A. O. Smith hergestellt. Die Teilenummer und das Herstellungsdatum sind mit Schablonen in rot in der Höhe des Fahrers auf den linken Rahmenlängsträger auf der Außenseite gespritzt und zwar auf dem Kopf stehend.

Die Nummerierung ist:

**1958:**

Früh: 303190-50

Mitte: 303190-51

Spät: 303190-52

**1959:**

303190-60

303190-61

**1960:**

303190-70

Benzin- und Bremsleitungen

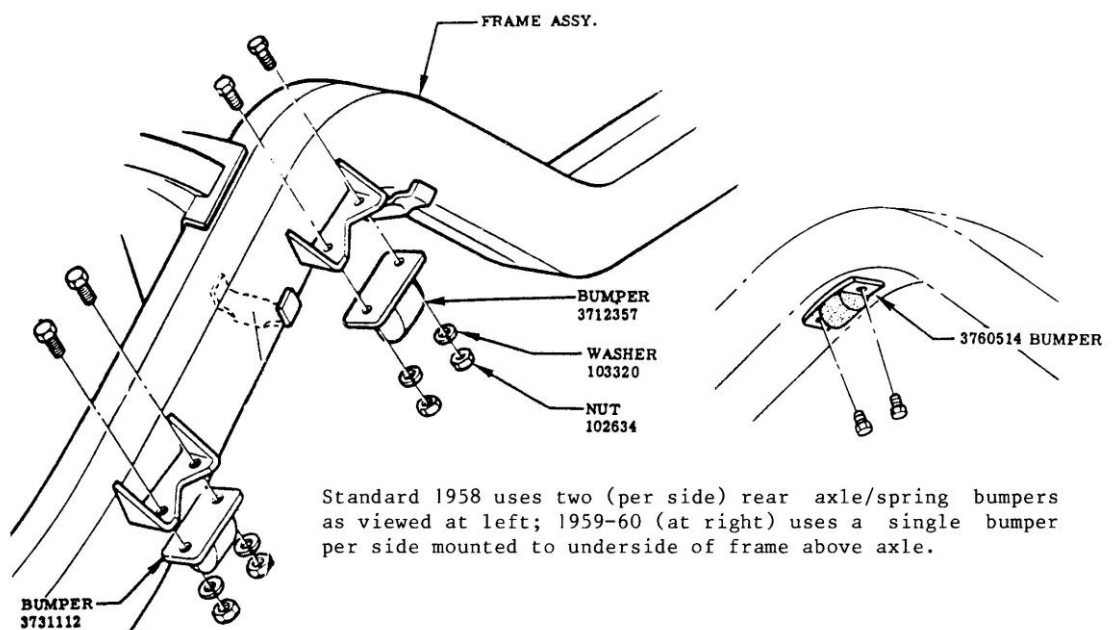
**Benzin- und Bremsleitungen** sind unlackiert und verlaufen am rechten Rahmen entlang. Bremsleitungen auf der Innenseite, Kraftstoffleitungen auf der Außenseite.

Auspuff

Die Auspufftöpfe sind oval bei den Standardmotoren und rund bei den Hochleistungsmotoren. Die Auspuffrohre sind schwarz lackiert. Bei den Originalversionen sind die Auspufftöpfe mit dem vorderen Rohr verschweisst.

**Hinterachse****1958:**

In den Rahmenbögen über der Hinterachse rechts und links sind 2 (!!!) Gummianschläge eingebaut.





Das Bild hier oben zeigt die Hinterachse einer 58er. Der rote Pfeil weist auf den Rebound Strap:

Rebound Straps sind sehr starke Textilstreifen/ Webstreifen, die verhindert, dass das Auto zu weit ausfedert, diese Streifen sind auf der Innenseite hinter den beiden Hinterrädern zu finden. Diese Textilstreifen sind angenietet, nicht angeschraubt!

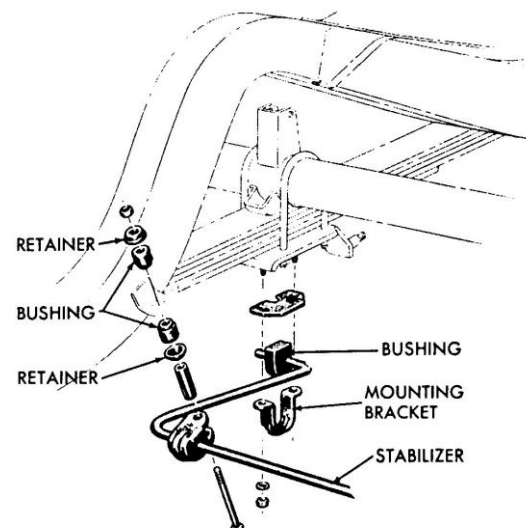
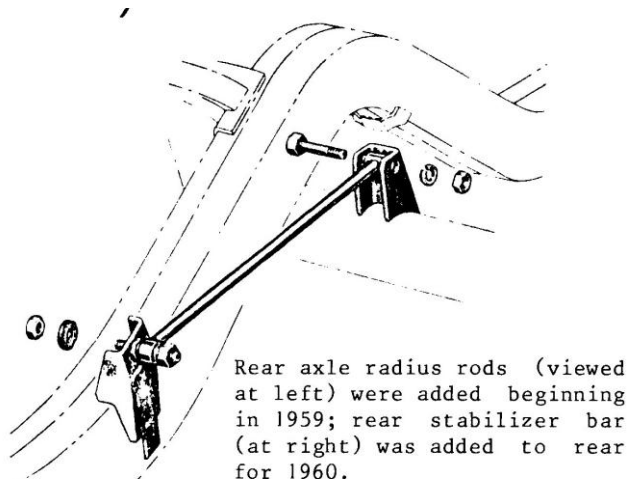
Wichtig ist auch der gelbe Kreis auf dem Bild. Dort wird die untere Stoßdämpferaufnahme gezeigt. Bei allen Corvetten bis einschließlich 1959 ist nur die kleine Ecke umgebogen an der der Dämpfer befestigt ist. Ab 1960 ist die Dämpferbestigung auf ganzer Blechbreite umgebogen und nicht nur die kleine Ecke, wie hier.

Auf dem Bild hier oben scheinen die Gummibumper zu fehlen, die den Anschlag für die durchgefederte Achse bilden sollten.

### 1959 und 1960

In den Rahmenbögen über der Hinterachse rechts und links ist nur je 1 Gummianschlag montiert und diese Modelle haben im Unterschied zur 1958er die **Rear axle radius rods**, die den Schub der Hinterachse nicht mehr nur über die Blattfedern auf das Chassis übertragen, sondern mittels der Radius Rods.

1960 wurde noch ein Stabilisator an der Hinterachse hinzugefügt!



***Stoßdämpfer und Blattfedern:***

Die Stoßdämpfer und Blattfedern sind grundsätzlich schwarz lackiert, Die Stoßdämpfer, die 1958 verbaut wurden hatten eine spiralförmige Außenwand.

***Differential:***

Fahrzeuge mit Positraction Sperrdifferential haben ein Entlüftungsrohr, während normale Differentiale nur Lüftungskappen haben.

***Innen:***

**Die Mittelkonsole und der Armaturenräger** sind in glänzender Innenraumfarbe lackiert! Oben und unten gibt es eine Chromleiste.

**Der Wasserfall** (Karrosserie zwischen den Sitzen) ist immer in Außenfarbe lackiert.

**Fußraumseitenwände** sind immer in glänzender Innenraumfarbe lackiert und mit Chromschrauben und Scheiben angeschraubt.

***Instrumente:***

Es gibt auch von Baujahr zu Baujahr Unterschiede in den Instrumente, die Zeigerformen waren verschieden und auch die Färbungen und Markierungen des Drehzahlmessers, wie man hier sieht. Je nach Motorleistung und Baujahr sahen die Drehzahlmesser anders aus und hatten ein anderes Layout. Hier auf der Abbildung sind folgende Farberklärungen:

- Pale Green = Blass Grün,
- Signal green= leuchtend Grün,
- Yellow Sector = gelber Bereich,
- Orange line =eigentlich orange Markierung, (Beginn des roten Bereichs)

**1958**

Bei den Standardmotoren mit hydraulischen Stößeln hat der **Drehzahlmesser der 1958er** die maximale Drehzahl von 6000 auf dem Zifferblatt und zusätzlich einen Gesamtumdrehungszähler. Die 8000er Drehzahlmesser wurden für alle Motoren mit mechanischen Stößeln eingesetzt.

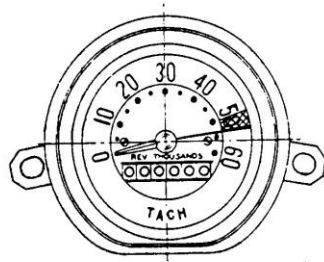
Die kleinen Anzeigen und die Tachometer haben Punktmarkierungen bei den Zahlen, die Anzeigenadeln sind stumpf, nicht spitz. Die Gläser der Instrumente sind nach außen gewölbt.

**1959**

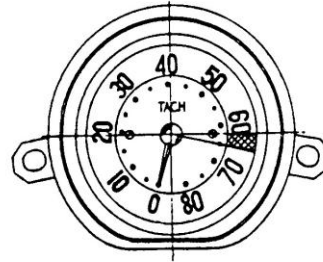
Die Zifferblätter der Drehzahlmesser sind schwarz und haben nur die gelben und orangenen Sektorfarben. Die Instrumente haben Stricheinteilungen, die Zeiger sind stumpf und die Linsen sind nach innen gewölbt.

**1960**

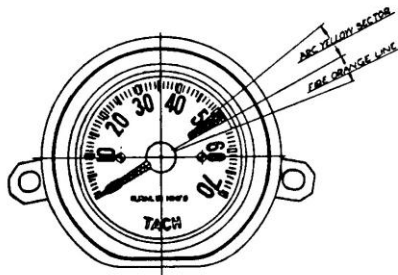
Der Drehzahlmesser hat hellgrüne, leuchtend grüne, gelbe und rote Bereiche. Es gibt Stricheinteilungen und spitze Zeiger.



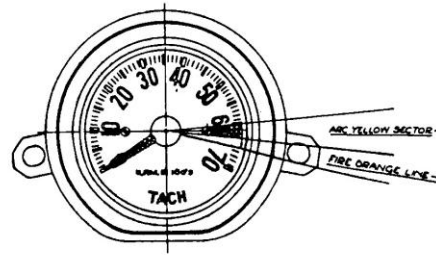
1958 - 230, 245 &amp; 250 HP



1958 - 270 &amp; 290 HP

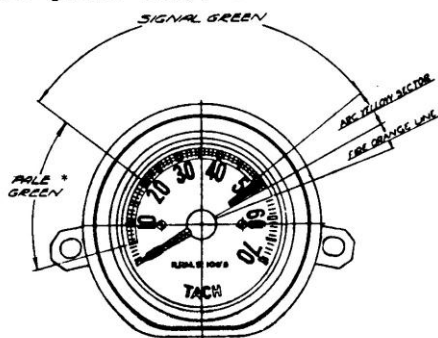


1959 - 230, 245 &amp; 250 HP

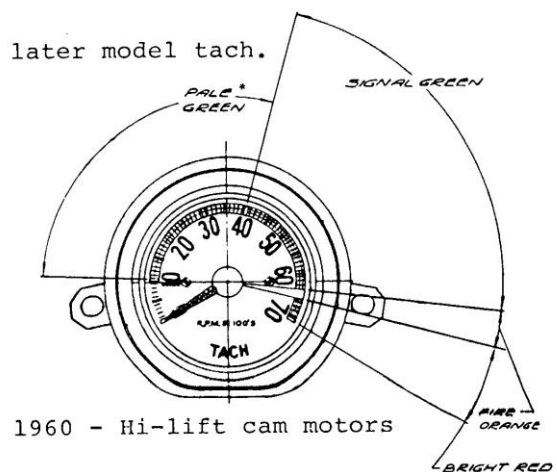


1959 - 270 &amp; 290 HP

\*Pale green only; tan color indicates later model tach.



1960 - Regular cam motors



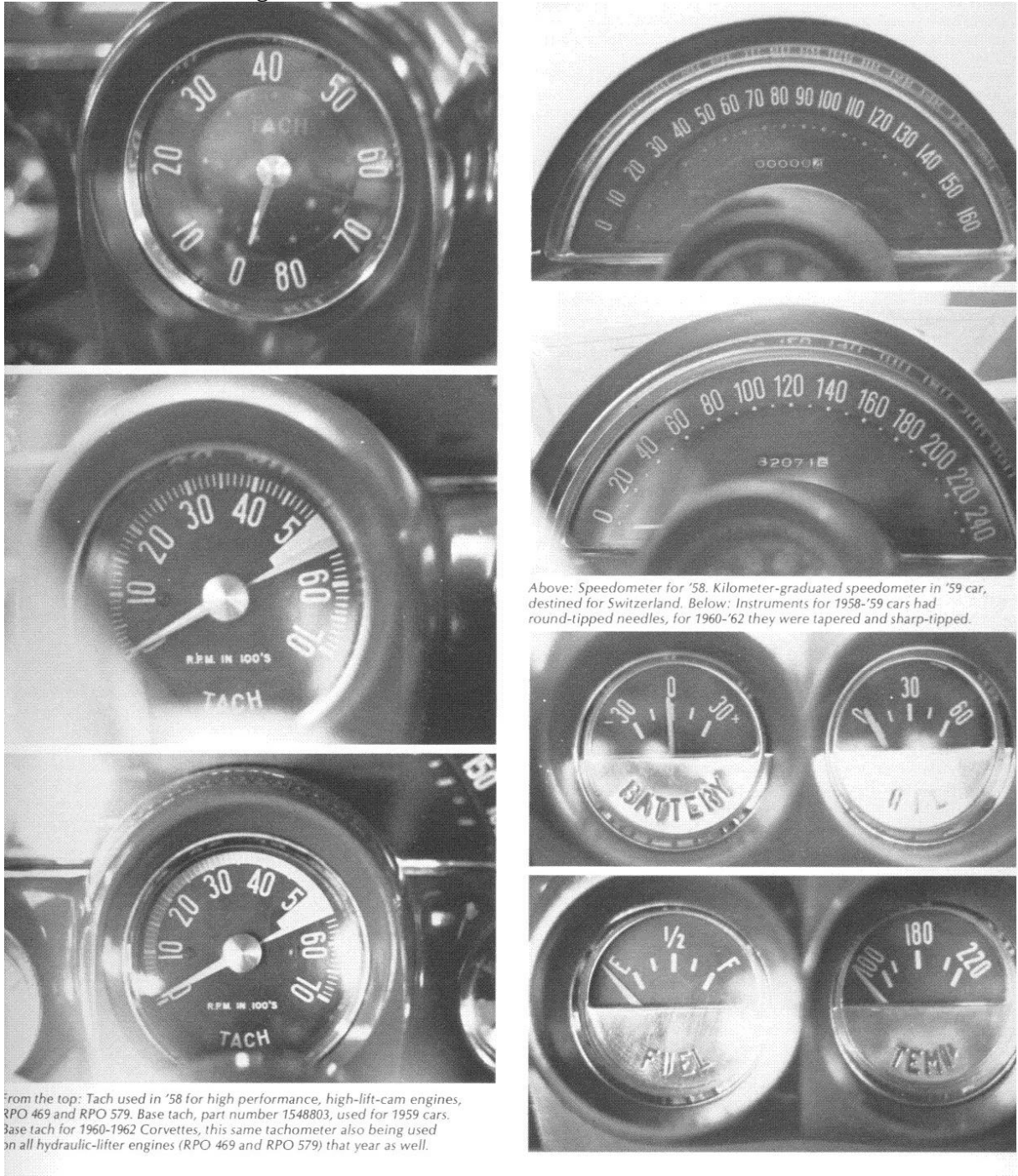
1960 - Hi-lift cam motors



Hier ein Foto aus den Jahren 1958 bis 1960 von verschiedenen Instrumenten:

Der Tacho **rechts oben** ist ein 1958 er Modell. Der zweite von oben ein 59er in Km/h für die Schweiz. Rechts unter den Tachos kleine Instrumente einer 58/59 mit runden Nadeln, die beiden untersten Kleininstrumente rechts sind aus einer 1960er mit den spitzen Nadeln.

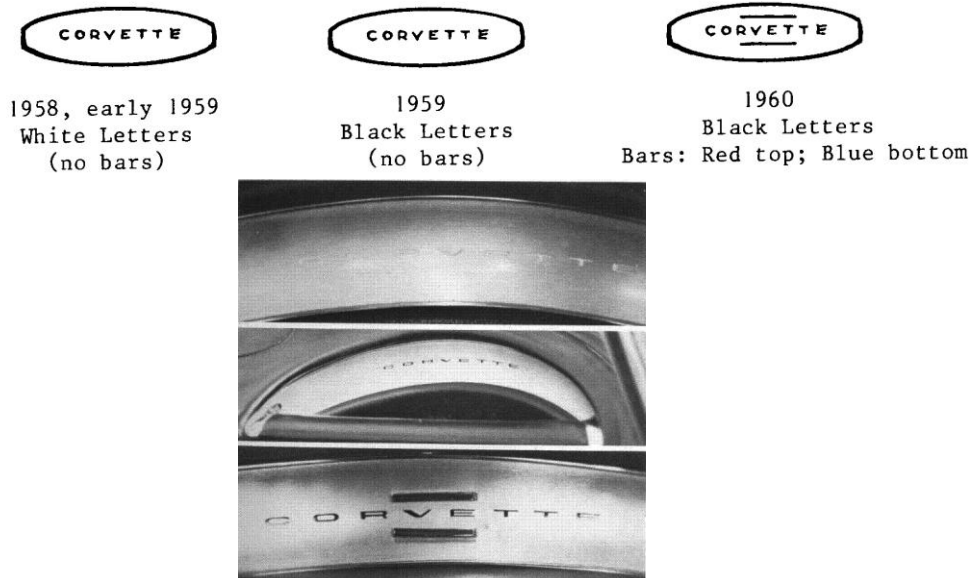
**Links von oben:** 58er Drehzahlmesser für eine Hochleistungsmaschine, darunter ein 59er Basis Drehzahlmesser, ganz unten Basis Drehzahlmesser für 1960 – 1962 er.



## Armaturenbrett Beifahrerseite

Vor dem Beifahrer ist der Haltegriff, dahinter im Armaturenbrett ist ein Aluminiumblech mit der Aufschrift „Corvette“. Auch diese Aufschrift veränderte sich jedes Jahr! 1958 und bei den frühen 1959ern (linke Abbildung) war die Schrift **WEISS!** Spätere 1959er

bekamen die Aufschrift in SCHWARZ (Abb. Mitte). Im Jahre 1960 ließ Chevy sich wieder etwas Neues einfallen in dem die schwarzen Buchstaben oben von einer roten und unten von einer blauen Linie begrenzt wurden.

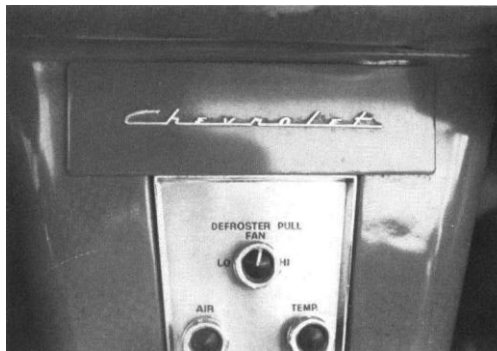


Im Baujahr 1958 gab es nur den Haltegriff auf der Beifahrerseite, 1959 und 1960 ist unter dem Haltegriff eine Ablage montiert. Die 1958er hat keine Ablage!!

## Radio, Uhr, Heizung

### Radio

Wenn das Fahrzeug nicht mit einem Radio ausgestattet wurde, muss die korrekte Radioschachtabdeckplatte eingebaut sein! Die Platte hat die Maße von ca. 6,1 cm x 20,3cm (2,4" x 8") ist in Innenraumfarbe lackiert und hat einen verchromten „Chevrolet“ Schriftzug.



Fahrzeuge ohne Radio haben eine Presspappenfläche als Lautsprecherschachtabdeckung. Ansonsten wurde das Wonderbar Radio eingebaut, Röhrenempfänger mit Sendersuchlauf. Der Druck auf den Wonderbar aktivierte den Suchlauf.

Die Radioknöpfe von 58er Modellen bis 1960ern sind in der Mitte schwarz mit einem Chromrand mit 4 Rippen. Hier eine Abbildung:



#### Heizungsknöpfe

3 Heizungsknöpfe sind in der Konsole auf einer gebürsteten Aluminiumunterlage montiert. Die Heizungskontrolle befindet sich unter dem Radio und über der Uhr.

Die Beschriftung ist in schwarzer Schrift in das Aluminium eingätzt. Der obere Knopf kann gedreht werden, um die Geschwindigkeit des Lüfters zu regulieren und herausgezogen werden, um die Defroster Funktion zu aktivieren. (Siehe auch Abb. hier oben unter „Radio“)

Die beiden unteren Knöpfe sind Zugknöpfe, der linke reguliert die Luftzufuhr und der rechte die Wärme.

Die Knöpfe müssen zu den Radioknöpfen passen, d.h, schwarzes Zentrum, Chromrand mit 4 Rippen. (siehe oben)

#### Uhr

Die Uhr ist ein spezieller Fall. Sie ist mechanisch und man muss das Ticken einer Uhr hören, keinen Stepmotor! Die Uhr zieht sich alle paar Minuten mit einem „Klack“ auf und tickt dann weiter.

Die Uhren wurden in der Zeit in diversen Chevrolet Modellen fast gleich verwendet und mancher Käufer wurde schon mit einer „LKW“ Uhr ausgestattet, die sich fast (!) nicht von einer Corvetteuhr unterscheidet, bis auf die Einstellung der Laufgeschwindigkeit oben in der Mitte des Zifferblatts.

Die Feinregulierung für die Geschwindigkeit hat bei der Corvetteuhr das „F“ für fast (schnell) auf der LINKEN Seite, die LKW Uhr hat das „F“ rechts!!!

### **Lautsprecher:**

Der Lautsprecher ist bei der 1958er und 1959er nicht von einem Rand umgeben. Der Rand wurde erst 1960 verbaut und sollte dann in seidenmatter Innenraumfarbe lackiert sein.

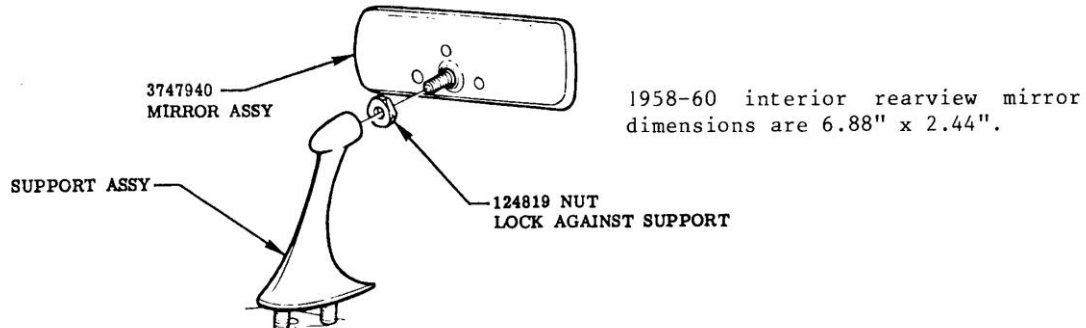
### **Windschutzscheiben Defroster Düsen**

Sind in seidenmatter Innenraumfarbe lackiert, nicht verchromt.



## Innenspiegel

Der Innenspiegel dieser Baujahre ist rechteckig und mit grau getöntem Glas versehen.

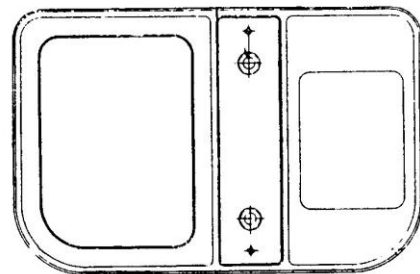
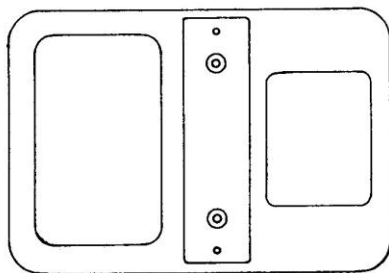


## Schaltkulisse:

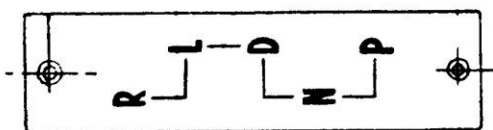
Die Schaltkulisse mit dem Aschenbecher hat auch verschiedene Formen und Schaltschemen gesehen über die Jahre, auch abhängig davon, ob eine 2 Gang Automatik (Powerglide), ein serienmäßiges 3 Gang Getriebe, oder ein 4 Gang Getriebe installiert ist. Dabei ist die linke Umrandung in allen 1958ern zu finden, und in den 1959 und 1960ern mit Powerglide oder 3 Gang Getriebe. Die rechte Form gibt es in 1959 und 1960ern mit 4 Gang Getriebe.

Bitte aufpassen, bei dem Schaltschema für die Powerglide!

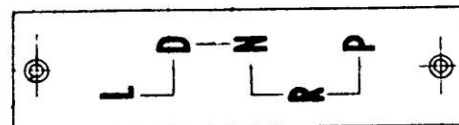
Wie hier unten zu sehen veränderte sich die Ganglage! Die Powerglide hatte die Parkposition hinten(!) Das linke Schaltschema hier unten wurde in den früher 1958ern noch verbaut, danach gab es bis 1961 das rechte Schema!



Shifter floor console at right used on all 1958s, and 1959-60 with 3-speed & Powerglide transmissions. Console at right used on 1959-60 with 4-speed, allowing extra clearance for reverse lock-out.



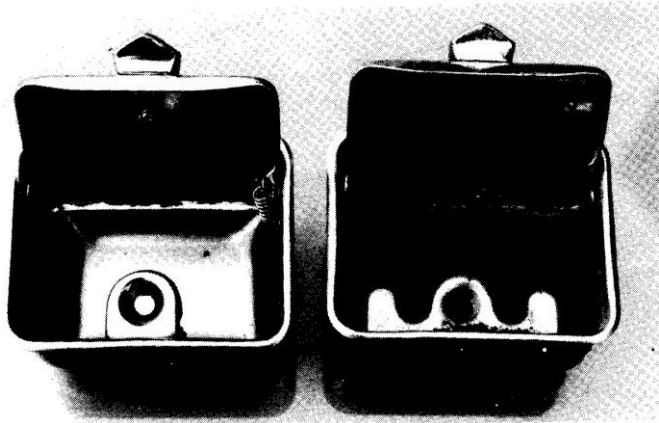
Early 1958 Powerglide shift pattern



Mid-1958 through 1961

## Aschenbecher

Der richtige Aschenbecher hat einen federbelasteten verchromten Deckel mit einem verchromten, nicht schwarzen Knopf, der auf den Deckel genietet ist. Der richtige Aschenbecher ist links abgebildet, dieser Typ war in allen 3 Baujahren eingesetzt, nur späte 1960er haben vereinzelt den rechten Typ. (siehe Abbildung hier unten)

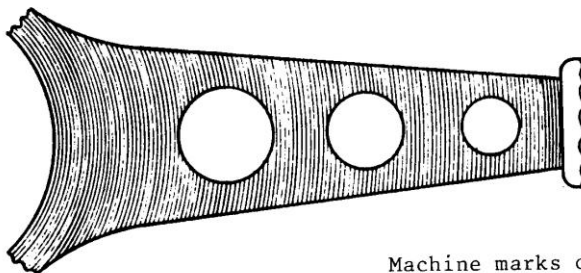


Common 1958-60 ashtray (left) with spring-loaded lid and chrome lift knob, has cigarette snuffer only; late 1960 may show random use of additional cigarette retention notches as pictured.

## Lenkrad

Das Lenkrad hat einen Plastikkrantz und ist mit einer Art Lederprägung versehen. Die Farbe des Kranzes gleicht der des Innenraums. Bei originalen Lenkrädern kann der Kranz über die Jahre total glatt geworden sein.

Die Lenkradspeichen haben bei der Originalversion leichte Rillen, wie von einer Drehbank.



Machine marks on top side of steering wheel spokes.

Die Lenksäule ist in glänzendem Innenraumlack lackiert, zumindest im Sichtbereich.

Unter dem Armaturenbrett und im Motorraum ist die Lenksäule schwarz.

Der Hupknopf hat weiße Flaggen im Jahre 1958 und schwarze Flaggen 1959 und 1960!

## Sitze:

Die Sitze sind immer aus Kunstleder, Steppnähte sind nur gepresst, nicht echt genäht. Das Steppmuster und auch das verwendete Kunstleder änderten sich von Jahr zu Jahr. Hier die Steppmuster:



1958



1959



1960

Das Kunstleder 1958 hat eine ausgeprägtere Narbung (pebble grain). Siehe hier:



1959 und 1960er ist feiner in der Prägung! Die Sitzfläche ist in der Mitte nach unten gewölbt, als wenn sie etwas eingesessen ist!

Hier 59er Sitze mit QUERPRÄGUNG während die 60er Sitze eine LENKSPRÄGUNG haben:



## Teppich

Der Teppich der **1958er** ist in kurzen Schlaufen gewebt. Der rote Teppich hat einen leicht orangenen Farbstich. Die Richtung der Teppichschlaufen ist diagonal, das heißt im Winkel von 45 Grad zur Fahrzeugmittellängslinie.

Die **1959er** hat denselben Teppichtyp der 1958er. Der rote Teppich ist richtig rot, ohne den orangen Stich der 1958er

**1960** ist der Teppich ein Tuxedo Typ, (Salz und Pfeffer). Dieser Typ hat eine vorherrschende Farbe mit leichten schwärzlichen Farbeinstreuungen, eben wie Pfeffer auf dem Teppich...



### ***Handbremse, Einstiegsleuchte, Türkontaktschalter***

Die **Handbremse** hat einen T Griff, der verchromt ist und sich links neben der Lenksäule unter dem Armaturenbrett befindet.

Die Worte „Parking Brake“ sind in weißen Buchstaben eingraviert.

Die Handbremswarnleuchte ist optionale Ausstattung gewesen und zeigt eine rote Blinkleuchte links unten im Tacho.

Die **Einstiegsbeleuchtung** ist Zusatzausstattung gewesen (FOA 108) und befindet sich über dem Radio von unten in dem Armaturenbrettüberhang.

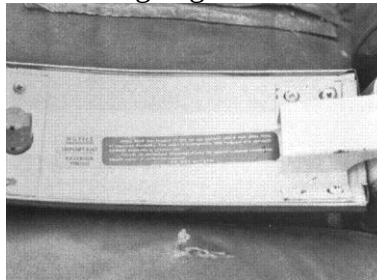
ALLE Fahrzeuge haben den Lampenausschnitt, wenn die Einstiegsleuchte nicht geordert wurde, wurde eine Abdeckung installiert, die in Innenraumfarbe lackiert ist.

Beim öffnen der Türen sieht man in der A- Säule, (dort wo die Türscharniere sind), die **Türkontaktschalter**, wenn FOA 108 installiert ist, d.h., wenn es eine Einstiegsbeleuchtung gibt. Die Schalter sind unlackiert und haben eine schwarze Dichtung unterliegen. Hier die Schalterposition bei einer 1958er ,weil die Fahrgestellnummer immer noch im Türausschnitt ist und nicht auf der Lenksäule wie bei späteren Modellen! (Siehe roter Pfeil!)



### **Handschuhfach**

Das Handschuhfach ist zwischen den Sitzen angeordnet. Die Farbe entspricht der des Wasserfalls (Aussenfarbe). Späte 1958 bis 1960er Modell haben im Inneren des Deckels einen „Warning“ Aufkleber für „Acrylic paint“! Der Aufkleber ist immer schief und ist von der Fahrerseite aus zu lesen. Die 1958 er Warnaufkleber waren ursprünglich im Motorraum auf der Ventilatorverkleidung angebracht.



### **Türen und Fussraumseitenverkleidungen**

Die inneren **Türöffnerknöpfe** sind aus weißem Plastik. In der Türverkleidung gibt es unten zwei rote Reflektoren hinter den Armlehnen, die das Licht anderer Autos reflektieren sollen, wenn die Türen geöffnet werden. Es gibt keine Leuchte darin.

1960 gab es eine runde schwarze Dichtscheibe in der Türverkleidung, die um den Türöffner lag und den Schlitz verschloss.

Die **Fensterkurbeln** sind verchromt und haben einen tulpenförmigen Knopf aus verchromtem Metall und eine chremefarbige Plastikscheibe zwischen Kurbel und Türverkleidung.

Bei elektrischen Fensterhebern gibt es doppelte verchromte Schalter auf der Fahrerseite und einzelne Schalter auf der Beifahrerseite.

Der verchromte **Türverriegelungsknopf** in der Tür ist auch unterlegt mit einer dünnen cremefarbenen Plastikscheibe, um die Türverkleidung zu schützen. Die Verriegelungsstellung ist nach unten, die offen Stellung nach schräg hinten.

Die **Türverkleidung** der 58er hat ein Chatham Grain, d.h. etwas gröber genarbt als die 59er und 60er Cheville Grain. Hier eine 58er Türverkleidung:





Der Teppichstreifen unten an der Tür bei der 60er muss dem Innenraumteppich entsprechen.

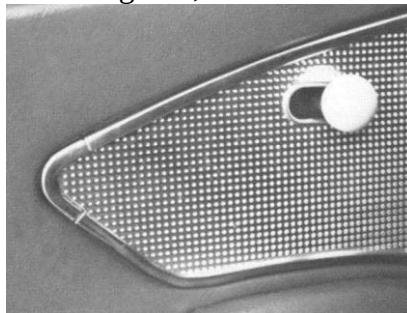
Die Metallflächen der inneren Türverkleidungen (auch in der Fußraumverkleidung) unterscheiden sich wie folgt:

**1958/ 1959**

Viereckiges Muster mit schwarzem Hintergrund, siehe Foto hier oben, das wirkt schon etwas schwarz!

**1960**

Rundes Grübchen Design ohne Hintergrund, hier eine Abbildung



**Armlehne:**

Die Armlehne hat eine verchromte Kappe am hinteren Ende, kein Edelstahl (Reproduktion)

## Kofferraum

**Der Kofferraum** wurde wie folgt lackiert:

**1958:**

Kofferraum in Innenraumfarbe

**1959 (nur frühe Modelle 1959)**

Kofferraum in Innenraumfarbe

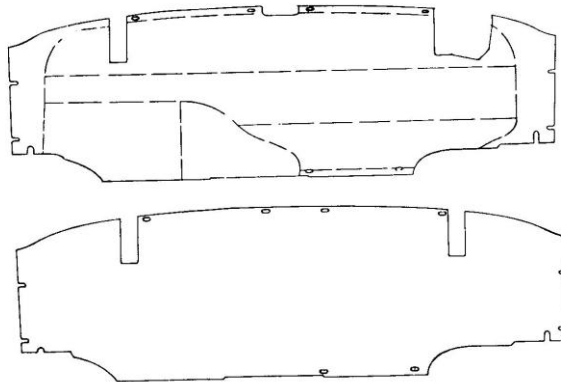
**1959 spät und 1960:**

Kofferraumfarbe in Außenfarbe

Die **Scharniere**, **Federn** des Kofferraums sind in der Farbe des Kofferraums lackiert. Das Schloss sollte metallfarben sein, nicht lackiert

### Kofferraum- Stirnwand

Die **Stirnwand** des Kofferraums sollte aus asphaltimprägnierter Pappe sein, die eine deutliche Narbung zeigt und müsste in Innenraumfarbe lackiert sein.



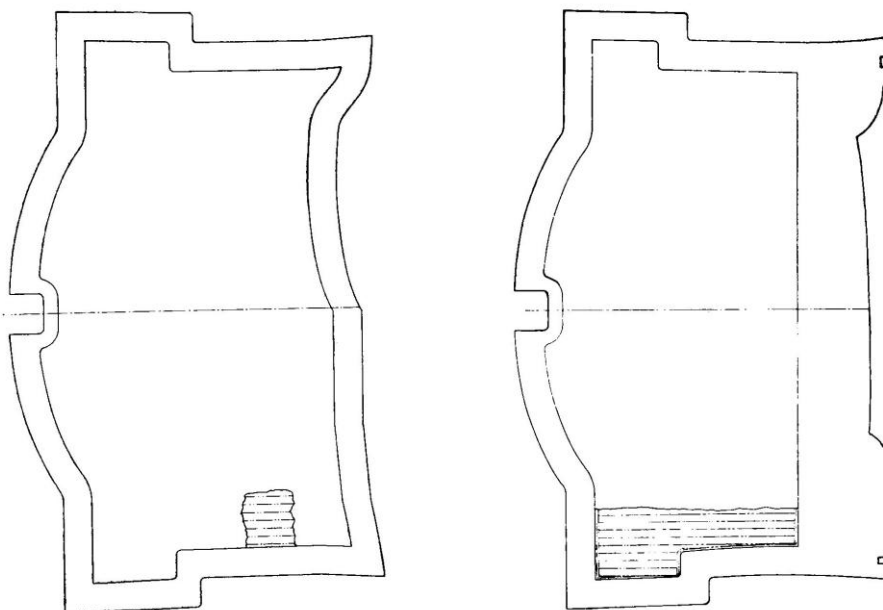
Alle Kofferraumstirnwände der 1958er bis Mitte 1960er Fahrzeuge hatten eine Ausbeulung für die Geräte des elektrisch betriebenen Daches, auch wenn nur ein manuelles Dach geordert worden war.

Schmale Scharnierschlitz wurden bei den Stirnwänden geschnitten, die kein elektrisches Dach hatten.

Bei Power Top Ausstattung war der rechte Schlitz für das Scharnier breiter für den Power Top Anschlagschalter. Ungefähr ab Fahrgestellnummer 4700 in 1960 wurde für Fahrzeuge mit manuellem Dach eine flache Stirnwand eingebaut, die die Power TOP Ausbeulung nicht hatte.

### Kofferraummatten

Die **Kofferraummatten** waren parallel dazu geschnitten, d.h. bis Fahrgestellnummer 4700 in 1960 wurde die linke Version benutzt, danach die rechte. Die linke Matte wurde auch bei späteren 1960ern benutzt, aber nur, wenn Power Top geordert war!



Die Kofferraummatten sind aus schwarzem Gummi mit einer farbigen Haut oben, die die Matte in der Innenraumfarbe einfärbt.

Alle Matten waren in der linken vorderen Ecke Zeit-kodiert, d.h. „57“, „58“, „59“, „60“ in einem Kreis.

In der rechten vorderen Ecke waren die Buchstaben „US“ (US Royal Rubber Company) in einem Kreis.

Hier die Farben die in den einzelnen Jahren verfügbar waren:

**1958**

Schwarz, Blau- Grau, Rot

**1959**

Schwarz, Blau, Türkis, Rot, Grün, Kupfer, (Grün und Kupfer wurden wahrscheinlich nie benutzt)

**1960**

Frühe 1960er hatte dieselben Matten wie die 1959er, ab FGST Nr 4700 wurde bei manuellem Top ein neues Design, ohne die „Einbuchtung“ gebaut. Das neue Design war in folgenden Farben erhältlich:

Schwarz, Blau- Grau, Türkis, Rot.

Hier der Kofferraum einer 60er in Türkis. Hier ist die Ausbuchtung in der Stirnwand zu sehen und auch in der Matte. Auch hier ist nicht klar, ob das Chevy Inkonzessenz ist oder einfach nicht ganz original.

***Ersatzradabdeckung und Bolzen***

Die Ersatzradabdeckung ist aus 5 lagigem Sperrholz gefertigt, ca 0,95 cm stark, normalerweise ohne Astlochreparaturen. Die Abdeckung ist mit schwarzer Farbe übermalt, aber so, dass es halbtransparent ist und die Holzstruktur durchscheint.

Die Abdeckung ist mit einen 6 Eckkopf Bolzen in der Mitte festgeschraubt. Das sieht dann so aus:





Die Wagenheberinstruktionen sind oben auf die Abdeckung geklebt. Falls ein Positraction Sperrdifferential montiert ist, gibt es einen Warneufkleber dafür. Die ersten 1958er Aufkleber fangen mit folgenden Worten an: „This car...“ spätere Modelle hatten den Text: „This vehicle....“

## Motorraum

### **Motorblock- Gussnummer**

Der Motorblock sollte folgende Gussnummer haben:

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| 1958 und frühe 1959er   | 3737739 |
| Spätere 1959 und 1960er | 3756519 |

Die Gussnummer ist auf der linken Seite hinten am Block in dem Bereich, der dann zur Kupplungsglocke übergeht. Sichtbar von oben vor der Spritzwand.

Hier unten auf dem Bild, zur Orientierung die Erklärung der Nummern:  
 Nr 1 = Haubenschloss links.  
 Nr. 2 = Gasgestänge,  
 Nr 3 = Hauptbremszylinder.

Die gelbe Umrandung zeigt die Gussnummer einer 1960er Corvette



Das Gussdatum ist auf der rechten Seite zur Kupplungsglocke eingegossen.

Datums Codierung:

- 1) Die Gussdaten fangen immer mit einem Buchstaben an, der den Monat darstellt. Der Buchstabe I, der den September darstellt, wurde benutzt!
- 2) Danach kommen 1 oder 2 Ziffern, die den Tag darstellen, also zwischen 1 und 31.
- 3) Schließlich gibt es eine Ziffer, die das Jahr darstellt. „7“ für 1957, „8“ für 1958, „9“ für 1959, „0“ für 1960.

Hier die Monatsabkürzungen:

- A- =Januar
- B- =Februar
- C- =März
- D- =April
- E- =Mai
- F- =Juni
- G- =July
- H- =August
- I- =September
- J- =October
- K- =November
- L- =Dezember

Ein Motorguss vom 17. Januar 1959 wäre also:

A179

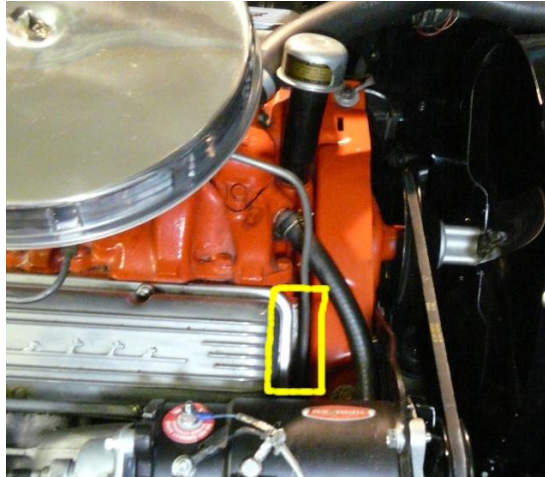
A = Januar, 17 = 17., 9 = 1959

Motorblöcke mit 2 stelligen Jahreszahlen „59“ statt „9“ sind in der Motorenfabrik in Tonawanda und nicht in der Fabrik in Flint hergestellt worden. Damit handelt es sich dann um einen „falschen Motor“, der genau die gleichen Hubraum- und Leistungsdaten der Flint Motoren hat, aber in der „falschen Fabrik“ gebaut wurde. Tonawanda Motoren wurden für normale PKWs und Pickup Trucks gebaut!!

Einige Motorblock Gussnummern enthalten ganz selten ein X in der Gussnummer. In so einem Fall handelt es sich um eine Markierung, die das Werk darauf hinweisen sollte, dass es sich bei dem Guss um einen Vor- Guss handelt.

## Motornummern

Die Motornummer ist auf der Vorderseite des Motors zu finden in Kühler Nähe also. Die Motornummer befindet sich vorne auf der rechten Seite in der Nähe des Zylinderkopfes auf einem Vorsprung, hier zu sehen als leichte „metallische Fläche“ im gelben Rahmen UNTER DER KRAFTSTOFFLEITUNG:



Das Zeichen „I“ stellt die 1 da.

Aus den **Zusatzbuchstaben (Suffix)** in der Motornummer kann man ersehen, um welche Leistungsstufe und welche Motor- Getriebekonfiguration es sich bei Auslieferung handelte.

| <u>Suffix</u> |      |     |                                                |
|---------------|------|-----|------------------------------------------------|
| Baujahr(e)    | Code | PS  | Ausstattung                                    |
| 1958 – 60     | CQ   | 230 | 1 x 4 Fach Vergaser Handschaltung              |
| 1958 – 60     | DG   | 230 | 1 x 4 Fach Vergaser Automatik                  |
| 1958 – 60     | CT   | 245 | 2 x 4 Fach Vergaser Handschaltung              |
| 1958 – 60     | DJ   | 245 | 2 x 4 Fach Vergaser Automatik                  |
| 1958 – 60     | CR   | 250 | Fuel Injection Handschaltung                   |
| 1958 – 60     | DH   | 250 | Fuel Injection Automatik                       |
| 1958 – 60     | CU*  | 270 | 2 x 4 Fach Vergaser, spez Nocke, Handsch.      |
| 1958 – 60     | CS   | 290 | Fuel Injection, Spez. Nocke, Handsch.          |
| 1960          | CY** | 275 | Fuel Injection, Alu Köpfe, Handschaltung       |
| 1960          | CZ** | 315 | Fuel Inj, Alu Köpfe, Spez Nocke, Handschaltung |

- \* 270 PS Motoren waren nicht vor dem 20.Jan 58 verfügbar, (Modelljahr beginnt im August des Vorjahres!)
- \*\* 1960 er mit Alu Köpfen wurden nicht für die Öffentlichkeit gebaut!

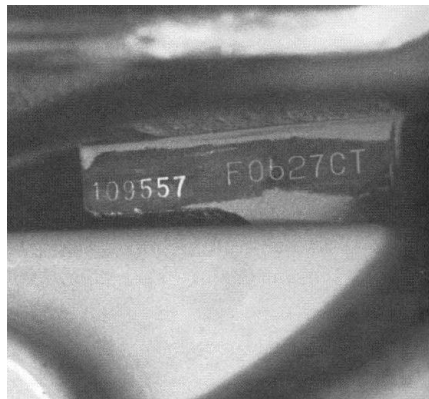
### Aufbau der Motornummer:

- 1) **Ein Buchstabe**, der das Herstellerwerk bezeichnet. Es MUSS das „F“ sein für das Werk in Flint in Michigan, das die Corvettemotoren baute!!

- 2) Zwei Zahlen, die den Monat bezeichnen: „I“ bis „12“ für Motoren, die von Januar 1958 bis Dezember 1959 gebaut worden sind, „01“ bis „12“ für Motoren, die 1960 gebaut worden sind.
- 3) Zwei Zahlen, die den Tag bezeichnen: „01“ bis „31“
- 4) Dann die obigen Zusatzbuchstaben (Suffix), die die PS Zahl und Ausstattung bezeichnen!
- 5) 6 Zahlen = Vin- Derivate (Auszug der Fahrgestellnummer), d.h. die letzten 6 Ziffern der Fahrgestellnummer ab Dezember 1959 also im 1960er Modelljahr (siehe Erklärung hier unten) Hier eine Abbildung einer 1960er matching numbers:  
Das ist die Fahrgestellnummer auf der Lenksäule im Motorraum. Das ist Auto Nr 9557 aus dem Jahre 1960!



Hier jetzt die Motornummer zu diesem Auto:



- **Links die 6 Ziffern** sind die letzten 6 Stellen der Fahrgestellnummer und sind im Corvette Werk in St. Louis eingeschlagen worden, der Lack des Motors ist kaputt! Erst in St. Louis war klar, in welches Auto der Motor kam!
- Danach das **F für das Motorenwerk in Flint!**
- Dann **06 ist der sechste Monat**, also der Juni 1960, weil in dem Jahr die einstelligen Monate mit einer 0 geschrieben wurden.
- Danach **der Tag, also der 27.**
- Schließlich die Fahrzeugkonfiguration, **CT also eine 245 PS** 2 x 4 Fach Vergasermaschine mit Handschaltung!

Die Gussdatierung die hinten rechts auf dem Motor ist, MUSS vor der Datierung der Montage in Flint sein, die aus der Motornummer und den Produktionsmengen pro Monat ausgelesen werden kann!

Die Motornummerdatierung muss normalerweise ca. 10 Tage vor dem Datum des Fahrzeugbaus liegen. Die Fahrzeugbaudaten lassen sich aus den monatlichen Produktionsmengen errechnen!

Für 1958 und 1959 er Fahrzeuge gibt es eigentlich keine „matching numbers“ weil der Fahrgestellnummerauszug (Vin- Derivate) nicht in der Motornummer erscheint. Im Dezember 1959 oder im Januar 1960, also ca 3- 4 Monate nach Produktionsbeginn des Modelljahres

1960, begann das Werk in St. Louis in Missouri, das die Corvette baute, das Vin- Derivate in die Motornummer einzuschlagen. (Siehe Abb. hier oben)

Während die Motornummer aus Flint in Buchstaben/ Ziffern von ca 4,7 Millimeter Höhe eingeschlagen wurde, hat das Werk in St. Louis das Vin- Derivate in ca. 4 mm hohen Zeichen eingeschlagen.

Die Motoren wurden im Werk in Flint in orange lackiert und zwar NACH dem Einschlagen der Motornummer, damit ist die Flint Nummer mitlackiert!

Das Werk in St. Louis hat für die 1960er Modelle, die die Vin- Derivates bekamen, diese in den Lack eingeschlagen, daher ist das Vin- Derivate NICHT mitlackiert!

Aufpassen, dass die Motornummer nicht ausgeschliffen und mit den „richtigen“ Daten nachgearbeitet wurde!

## Zylinderköpfe

Auch die Zylinderköpfe sind gezeichnet, allerdings ist das relativ kompliziert, daher wird an dieser Stelle nicht weiter darauf eingegangen.

Die Köpfe sind zwischen der linken und rechten Zylinderbank austauschbar!

Zylinderköpfe

Auch die Zylinderköpfe sind gezeichnet, die Gussnummern und Daten sind aber leider nur zu sehen, wenn die Ventildeckel abgenommen wurden.

Daher folgende Hinweise zur Schnellerkennung:

Zwischen dem Gussdatum des 5ten und 19ten Mai 1959 wurde das Design der Köpfe geändert. Das ist sehr leicht zu erkennen an der Position der Ventildeckelschrauben. Nach der Änderung befinden sich die Schraubpositionen in einem Rechteck, wie auf dem Bild in Gelb markiert zu sehen.



Die Köpfe sind zwischen der linken und rechten Zylinderbank austauschbar, daher sieht es auf beiden Seiten gleich aus.

Vor der Änderung war das Rechteck ein Trapez:

Vergaserseite: X X

Auspuffseite: X X

Wie gesagt, ein Trapez!

Wenn die Ventildeckel demontiert sind, sind die Gussnummern zu finden zwischen Zylinder 5 und 7, oder auf der anderen Seite zwischen Zylinder 2 und 4, weil die Köpfe auf beiden



Seiten laufen, nur anders herum.

Das Gussdatum liegt zwischen Zylinder 1 und 3 oder Zylinder 6 und 8 auf der anderen Seite.  
Die Datumskodierung ist wie oben beschrieben  
Wenn Du wissen willst, ob die Zylinderköpfe richtig sind, dann musst Du die Gussnummern prüfen:

Die 58 er hatte die Nummer: 3748770

Die frühe 1959 er hatte die Nummer: 3755550

Späte 1959er hatten die Nummer: 3767465

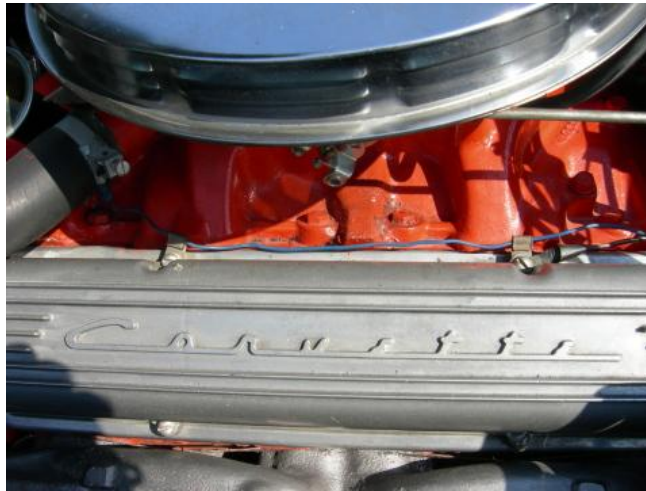
Die 1960er hatte die Nummer: 3774692

### ***Zylinderkopfdeckel/ Ventiltriebabdeckungen***

Die Standardmotoren mit 1 x 4 Fach Vergaser und 230 PS Leistung hatten immer die normalen Blechdeckel in Chevy Orange mit der Aufschrift „Chevrolet“. Diese Deckel waren mit Phillips Kreuzschlitzschrauben und Unterlegscheiben aufgeschraubt, die auch in Orange mitlackiert waren. So sah das aus:



(Bitte beachten, dass fast alle(!) C1 aus dieser Zeit, auch die mit der Standardmotorisierung, über die Alu Deckel verfügen, die von den Besitzern nachgerüstet wurden!!!!)  
Hier die Deckel auf meiner 1960er Standardversion, die auch falsch sind!!:



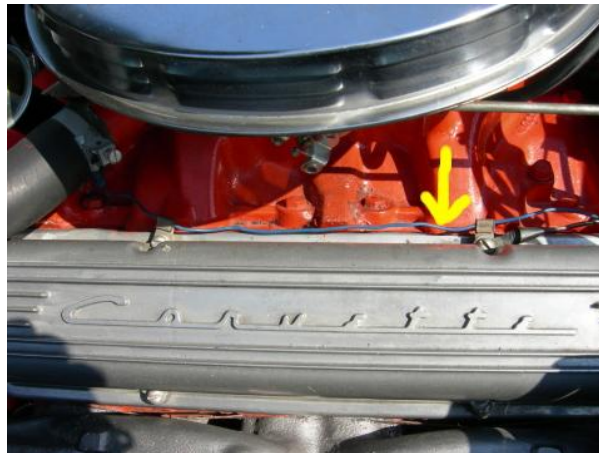
Die Motoren mit der höheren Leistung hatten vom Werk die Alu Deckel mit 7 längslaufenden Rippen oben drauf. Diese Rippen sind so ausgespart, dass sie das Wort „Corvette“ oben aufnehmen. (Siehe Bild hier oben)

Die Alu Deckel sind auf der Innenseite an 2 Stellen ausgespart, um dem Ansaugkrümmer Platz zu machen.

Auf der Außenseite des rechten Deckels ist die PS Zahl mit einem Aufkleber angebracht! Bei Standardmotoren, die orange Deckel haben ist die PS Zahl 230 in goldenen Zahlen zu lesen, die Alu Deckel hatte die PS Angaben in roten Zahlen.

Nur 290 PS Motoren aus 1958 trugen die 290 in roten Zahlen auf dem Deckel!

Das Kabel für den Wassertempersensor ist bei Basismotoren auf der Innenseite des linken Deckels entlanggeführt, bei dem lackierten Deckel sind die Kabelhalter angeschweißt und orange lackiert, bei den Alu Deckeln unter den Schrauben, nicht lackiert. (Siehe Bild hier unten)



Die stärkeren Motoren haben dieses Kabel auf der Innenseite des rechten Deckels. Das Kabel ist BLAU!

### **Auspuffkrümmer:**

Die Auspuffkrümmer wurden in Flint montiert im Motorenwerk und wurden vollständig oder teilweise orange lackiert. Die Krümmer haben Datumskodes, aber zur Zylinderkopfseite, also unlesbar im montierten Zustand.

Alle 270 PS Modelle und Fuel Injection Fahrzeuge hatten eine Cross Over Auspuffanlage, d.h. es gab ein Verbindungsrohr zwischen dem rechten und linken Auspuff, das sich aber vorne unter dem Auto befand.







Die 2 x 4 Fach Vergaser Fahrzeuge haben einen Aluminium Ansaugkrümmer, der nicht lackiert ist. Diese Ansaugspinnen haben eine Schneeflocke als Gussymbol mit dem Buchstaben „W“ für Winters Aluminum Casting Company in Dayton, Ohio, auch hier ist die Gussnummer zwischen dem hinteren Vergaser und dem Verteiler zu finden.

#### Intake Manifold Casting Numbers & Carburetors

| <u>Year(s)</u> | <u>Horsepower</u> | <u>Intake #</u> | <u>Chev. #</u> | <u>WCFB Model</u>         |
|----------------|-------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
| 1958.....      | 230.....          | 3746829....     | 3746384.....   | 2669S (choke mounts high) |
| 1959*.....     | 230.....          | 3746829....     | 3756676.....   | 2818S (choke mounts low)  |
| 1959**-60...   | 230.....          | 3746829....     | 3779178.....   | 3059S (choke mounts low)  |
| 1958-60.....   | 245.....          | 3739653....     | 3744002.....   | 2626S (front)             |
|                |                   |                 | 3744004.....   | 2627S (rear)              |
| 1958-60.....   | 270.....          | 3739653....     | 3741089.....   | 2613S (front)             |
|                |                   |                 | 3741090.....   | 2614S (rear)              |

\*1st design    \*\*2nd design

#### Vergaser

Die Vergaser, die in diesen Modellen verbaut wurden, waren ausschließlich Carter WCFB. Die Modellnummer ist auf einem kleinen 3 eckigen Blech geprägt und am Vergaser befestigt. Bei 1958 und frühen 1959 er Modellen war das Blech aus Messing, ab Januar 1959 wurden Aluminiumbleche verbaut.

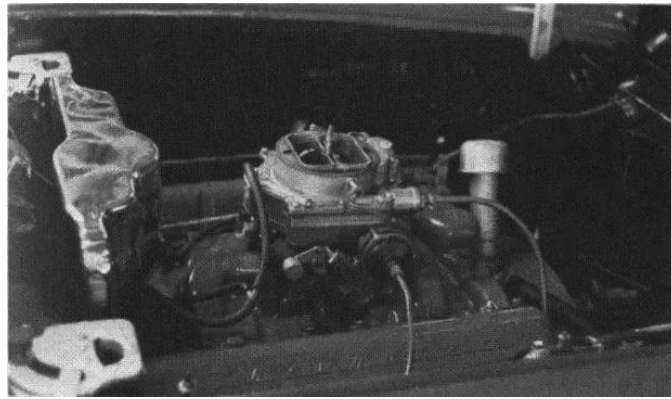
Diese Modellnummerbleche enthalten auch die Datumskodierung, die wieder mit A für Januar, B für Februar usw kodiert ist. (siehe Abschnitt Motorgussnummern)

Vergaser WCFB Kodierung:

1. Buchstabe für den Monat
2. Letzte Ziffer der Jahreszahl
3. Eine Ziffer, die die Carter Montagebandnummer anzeigt.

Modellnummern siehe in der Tabelle für Ansaugkrümmer.

So sehen die Carter Vergaser aus, hier eine 60er Version ohne außenliegenden Benzinfilter und mit der untenliegenden Startautomatik („Choke“ in der Tabelle oben)



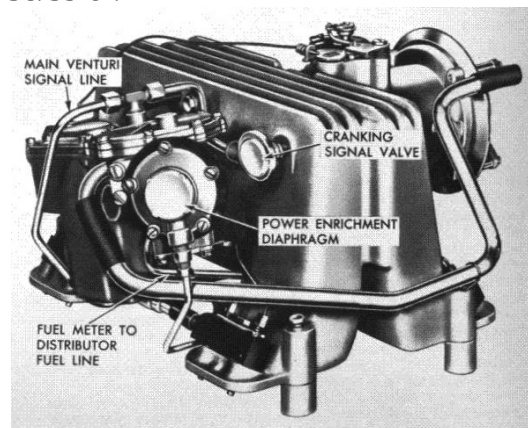
Dieses Auto im Bild hier oben hat die Standard Ventildeckel in Orange und ist mit einem Radio ausgestattet, zu erkennen an der polierten Blechabschirmung um Verteiler und Zündspule (links vom Vergaser)

#### Fuel Injection

Die Fuel injection, die in diesen Modellen verbaut wurde ist von Rochester. Die Identifikationsschilder sind vorne links an das Plenum genietet worden.

Die Seriennummern fingen an mit 1001, 1002, 1003 usw.

Hier eine Zeichnung der 1958/59 er:



FUEL INJECTION UNIT

Rochester fuel injection units have an identification tag riveted to the forward left side of the plenum. Serial numbers started 1001, 1002, 1003, and so on.

| <u>Years</u> | <u>H.P.</u> | <u>FI Model</u> | <u>Air Meter</u> | <u>Fuel Meter</u> | <u>Adaptor Manifold</u> |
|--------------|-------------|-----------------|------------------|-------------------|-------------------------|
| 1958.....    | 250....     | 7014800.....    | (7014)801...     | (7014)802.....    | 3741193 or 3748947      |
| 1958.....    | 290....     | 7014800R*....   | (7014)801...     | (7014)802.....    | 3741193 or 3748947      |
| 1958-59...   | 250....     | 7014900.....    | (7014)901...     | (7014)902.....    | 3748947                 |
| 1958-59...   | 290....     | 7014900R**...   | (7014)901...     | (7014)902.....    | 3748947                 |
| 1958.....    | 290....     | 7014960.....    | (7014)801...     | (7014)962.....    | 3748947                 |
| 1959-60...   | 250....     | 7017200.....    | (7017)201...     | (7017)202.....    | 3758932 or 3768233      |
| 1959-60...   | 290....     | 7017250.....    | (7017)251...     | (7017)252.....    | 3758932 or 3768233      |
| 1959-60...   | 290....     | 7017300***...   | (7017)301...     | (7014)802.....    | 3758932 or 3768233      |
|              |             |                 |                  | (7014)962         |                         |
|              |             |                 |                  | (7017)302         |                         |
| 1959.....    | 250....     | 7017300R***..   | (7017)301...     | (7014)802.....    | 3758932 or 3768233      |
|              |             |                 |                  | (7014)962         |                         |
|              |             |                 |                  | (7017)302         |                         |
| 1960.....    | 250....     | 7017310.....    | (7017)201...     | (7017)202****..   | 3768233                 |
| 1960.....    | 290....     | 7017320.....    | (7017)521...     | (7017)252.....    | 3768233                 |

\* Unit made from 1957 7014520

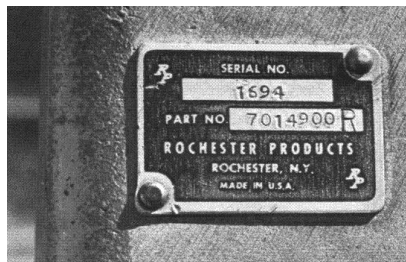
\*\* Same as 4900 except calibrated richer

\*\*\* Rebuilt 4800 & 4960 units using a single line air meter

\*\*\*\* Correcting overstamp (5 over 0) found on some fuel meters

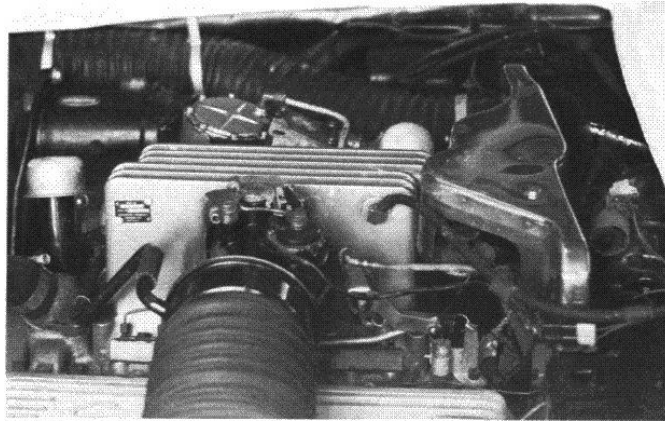
Note: Air and fuel meter numbers listed are stamped part numbers, not casting numbers; () indicates numbers omitted on various units. Air meters and ("textured" sand-cast only) fuel meters will also contain a stamped component serial number (1001, 1002, 1003 and so on). There is no relation whatsoever to unit serial numbers, component serial numbers, and vehicle identification numbers (other than higher serialized units tend to appear on higher VIN serial cars).

Hier ein Foto eines Typenschilds einer 1958/59 Fuel Injection die für eine 290 PS Maschine bestimmt ist, wie aus der obigen Tabelle zu entnehmen ist.

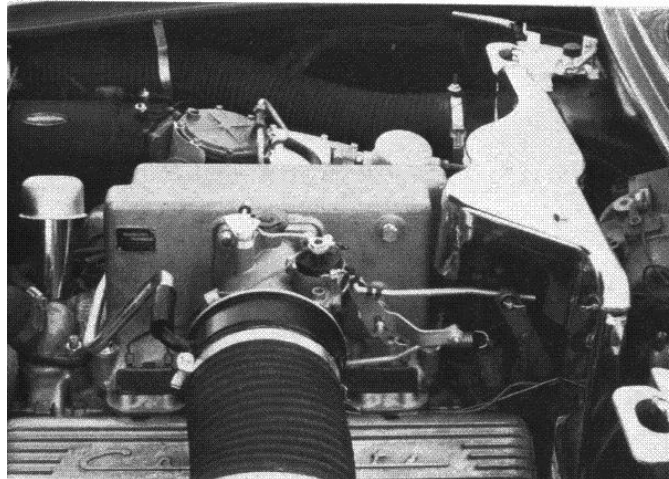


Luft- und Kraftstoffmesser Nummern sind Teilenummern, nicht Gussnummern. Eine Klammer in der obigen Tabelle () zeigt, dass diese Ziffern oft nicht erscheinen auf den einzelnen Teilen. Luftmengenmesser und sandgegossene Kraftstoffmengenmesser haben auch eine Seriennummer (1001, 1002 usw.) Es gibt keine Beziehung zwischen den Seriennummern der Fuel Injection, der Seriennummern der Komponenten und der Fahrgestellnummern.

Hier eine 1958/59 Benzineinspritzung in eingebautem Zustand. Es ist zu sehen, dass das Auto mit einem Radio ausgestattet ist, wegen der polierten Abschirmung rechts im Bild und mit einer Heizung wegen des schwarzen Rohrs oben am Bildrand. Außerdem ist eine Scheibenwaschanlage montiert, zu sehen an dem Schlauchanschluss oben rechts an dem Plenum vor dem Radio Shielding. Diese Fuel Injection ist eine sogenannte Ribbed Top FI!



Hier unten eine 1960er Fuel Injection ohne Rippen auf dem Plenum, das ist eine sogenannte Flat Top FI . Es ist auch der Aluminium Ventildeckel zu sehen, mit dem Wort Corvette. Hier sichtbare Sonderausstattung: Radio und Heizung. Eine Scheibenwaschanlage ist nicht montiert, da oben rechts am Plenum ein sechseckiger Schraubenkopf den Anschluss blind verschließt.



### ***Benzinpumpe, Benzinleitung, Benzinfilter***

#### Benzinpumpe

Die Pumpen haben die Buchstaben „AC“ in den Deckel eingegossen. Die Typennummern sind in den Guss gestempelt. Einige frühe 1958er könnten noch mit der 1957 Benzinpumpe ausgestattet sein, zu erkennen an „AC“ Nummer 4346 und langen externen Gehäuseschrauben.

Normalerweise wurden in frühen 1958 die Benzinpumpen mit der Nummer 4445 verbaut, mit dem Kraftstoffausgang nach vorne spätere Pumpen einschließlich 1960 trugen die Nummer 4656 mit dem Ausgang nach hinten.

#### Benzinleitung

Die Leitungen sind aus unlackiertem 3/8 Zoll Stahlrohr (ca 9,5mm). Ein Gummischlauch mit gequetschten Endfittingen und Metallbogen verbinden das Stahlrohr am Chassis mit der Pumpe. Von der Pumpe ist die Benzinleitung in 5/16 Zoll Stahlrohr zum Vergaser oder zur Einspritzung.(ca. 8 mm).

#### Benzinfilter:

Frühe 1958er Modelle haben einen Benzinfilter mit einem gewölbten Deckel, die ein großes „AC“ in der Mitte haben.

Spätere 1958er Vergasermodelle und alle 1959 – 1960 er 2 x 4 Fach Vergasermodelle haben einen flacheren Typ von BenzinfILTER mit kleinen „AC“ Buchstaben.

Das Filterelement ist ein rötlicher poröser Keramiktyp der sich in einem kleinen Glasbehälter befindet der gehalten wird von einem kleinen Drahtbügel und einer Rändelschraube am Boden.

Standardmotoren mit 230 PS 1 x 4 Fach Vergaser haben 1959 und 1960 einen im Vergaser liegenden Innenfilter, der von außen nicht sichtbar ist.

Fuel Injection 1958er haben einen Metallfilterbehälter mit einem kleinen Entwässerungsloch am Boden. Diese Filter sind an der rechten Vorderseite des Motors montiert und gehalten von einem Halter, der mit Muttern an den vorderen 2 Ansaugkrümmerbolzen angeschraubt ist.

## **Luftfilter**

### Vergaserversion

Standardmotoren mit 1 x 4 Fach Vergasern sowie die optionalen 2 x 4 Fach Vergasermotoren nutzen einen 14“ (ca. 35,56cm) Durchmesser Luftfilter aus poliertem Aluminium (nicht Edelstahl oder verchromtem Stahl) mit 12 Reihen von Luftschlitzen, 3 in jeder Reihe.



Bei der 1 x 4 Fach Vergaserversion ist der Luftfilter in der Mitte von einer Flügelmutter gehalten, die auf einen Gewindebolzen geschraubt ist, der in der Mitte des Vergasers eingeschraubt ist. Der Luftfilter hat dafür eine Vertiefung in der Mitte, in der die Mutter vertieft sitzt.

Die 2 x 4 Fach Version ist oben abgebildet. Sie hat 3 Vertiefungen im Luftfilterdeckel von denen die mittlere ungenutzt ist.

Der Filter selber ist von 1958 bis Anfang 1960 ein wartungsfreier einteiliger Filter .

Anfang 1960 wurde auf einen zweiteiligen Filter gewechselt, der aus Oberteil und Unterteil besteht mit einem 2 teiligen internen Polyurethanschaumfilter (AC Typ A98C), der bei Einzel- und Doppelvergasermotoren verwendet wurde. Auf der Innenseite des Filterunterteils waren die Serviceinstruktionen in Rot aufgestempelt, nicht aufgeklebt! Der Schaumfilter war von einer wellenförmigen Feder gehalten, nicht von einem gelochten Metallband.

Achtung: Kreisförmige Drehspuren oben auf dem Deckel des Luftfilters sind gemeinhin Anzeichen für Nachbildungen!

Das originale Aluminium war nicht besonders blank poliert!

### Fuel Injection Version

Bei der Fuel Injection sehen die Luftfilter völlig anders aus. Es sind schwarze Metallgehäuse die in seidenmatt schwarz lackiert sind. Diese Filter sind nicht auf dem Motor montiert, sondern an der oberen Motorraumseite des linken Innenkotflügels. Der Halter ist in eine Metallplatte mit Anniutmutter geschraubt, die in das Radhaus genietet ist. Der untere Halter des Luftfilters ist an den Kotflügel mit Bolzen und eine Gegenmutter im Radhaus geschraubt.



Die Luft wird mit einem Textilschlauch mit Drahtfederspiral von 4 ¾ Zoll Durchmesser (ca 12 cm) in den Filter geführt, der eine 3/8 Zoll Spiralwebung hat.

## **Öleinfüllrohr, Ölmesstab**

### Öleinfüllrohr

Das Öleinfüllrohr bei der 230 PS Standardmaschine kann silberfarbig oder seidenmatt schwarz sein, mit einem offenen ventilierten Deckel entweder Cadmium beschichtet (matt silberfarbig) oder in schwarz.

Alle optionalen stärkeren Motoren (die mit Aluansaugkrümmer) haben silberfarbige Einfüllrohre mit einem Cadmiumdeckel.

Nur die 270 und 290 PS Motoren mit der speziellen Nockenwelle verwenden nicht belüftete /ventilierte Deckel.

Die ventilierten Deckel sind leicht daran zu erkennen, dass sie, wenn man sie abzieht und von unten anschaut, 8 Schlitze um den Rand haben. Der Rand der nicht ventilierten Deckel ist geschlossen.

Belüftete Deckel, die auf den 230, 245, 250 PS Motoren eingesetzt werden, haben einen Aufkleber (Abziehbild oder Papier) mit dem Reinigungsinstruktionen. Der Aufkleber ist in Orange bei 1958ern und frühen 1959ern und schwarz goldfarbig bei späten 1959ern und 1960er Modellen. Hier ist das Öleinfüllrohr mit dem gold/schwarzen Aufkleber. Es handelt sich hier um eine 1960 Standardmaschine.

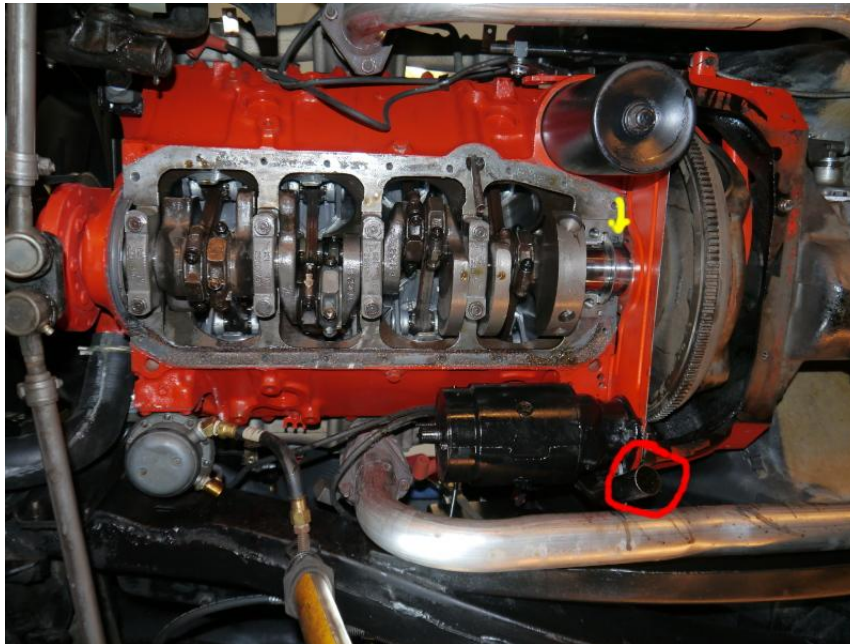


### Ölmesstab

Der Ölmesstab ist auf der linken Motorseite angebracht. Das Rohr ist entweder unlackiert oder in schwarz lackiert. Der Ölmesstab ist aus flachem Stahl und am Ende rundgebogen, um ein Fingerloch zu bilden,

## **Kurbelgehäuseentlüftung**

Das Kurbelgehäuse wird am Ende des Motorblocks in der Mitte entlüftet, mit einem Rohr, dass seidenmatt schwarz lackiert ist und auf der rechten Seite des Schwungradgehäuses zur Straße hinunterführt mit einem Halter, der unten am Anlasserbolzen befestigt ist. Das Ende des Rohrs, das schräg von oben kommt, ist unten horizontal, also in einem Winkel zum Rohr abgeschnitten. Siehe Bild hier unten, der rote Kreis zeigt das Rohr unter dem Auto. An das Rohr ist ein Halter gepunktet, der die Zündkabel der rechten Zylinderbank hält.



Der gelbe Pfeil hier oben auf dem Bild zeigt eine sehr problematische Stelle der älteren Motoren! 58 und 59 gab es ein „Rope Seal“, eine Seildichtung, die oft leckt und der Austausch ist ein Albtraum! Oft muss die Kurbelwelle AUSGEBAUT werden, um das Seil in die Oberschale des Lagers zu treiben. Für einige Motoren gibt es bereits Neopren Ersatz von „Best Gasket“ ([http://bestgasket.com/pop\\_up\\_picture.asp?PartNumber=3711X](http://bestgasket.com/pop_up_picture.asp?PartNumber=3711X) ). Ab 1960 wurden zweigeteilte Neoprenringe verwendet mit Stahleinlage, die ohne Ausbau der Welle sowohl unten als auch oben gewechselt werden konnten.

## **Ölwanne**

Corvette dieser Baujahre haben eine 5 Quart, ca. 5 Liter fassende Ölwanne mit einem glatten Boden, 3 Stufen und einer Ölablassschraube, die am hinteren Ende der Wanne in der Mitte ist.

## **Ölfilter**

Ein Hauptstromölfilter ist auf der hinteren linken Seite des Zylinderblocks montiert. Es ist ein Kanisterfilter, der immer erhalten bleibt, nur der Einsatz wird gewechselt. Der Kanister ist in seidenmatt schwarz lackiert und hat eine weiße AC Aufschrift (keinen Aufkleber) mit der Bezeichnung „Type PM-16“ sowie die folgende Instruktion: „REPLACE ELEMENT WITH AC TYPE PF- 141“

## **Delco- Remy Zündverteiler und Zündspule**

### Verteiler

230 PS Fahrzeuge haben ein dünnes Blechband als Identifikationsschild das um die Basis des Verteilers herumgelegt ist. Verteiler bei der 2 x 4 Vergaserversion (und frühe 1958er 290 PS Versionen Nr 1110908) werden identifiziert durch ein schwarzes Delco- Remy Schild, das auf das Gehäuse genietet ist.

Verteiler der Fuel Injection Versionen haben die Nummern 1110914 und 1110915. Die Delco – Remy Identifikationsschilder sind mit 4 Schlitzschrauben auf das Gehäuse geschraubt und dienen zugleich als Abdeckplatte für das Getriebe.

Die Schilder zeigen die Verteiler Modellnummer und die Datierungsprägungen. Das Herstellungsdatum, das als „Serial“ auf dem Schild angegeben ist, ist wie folgt aufgebaut:

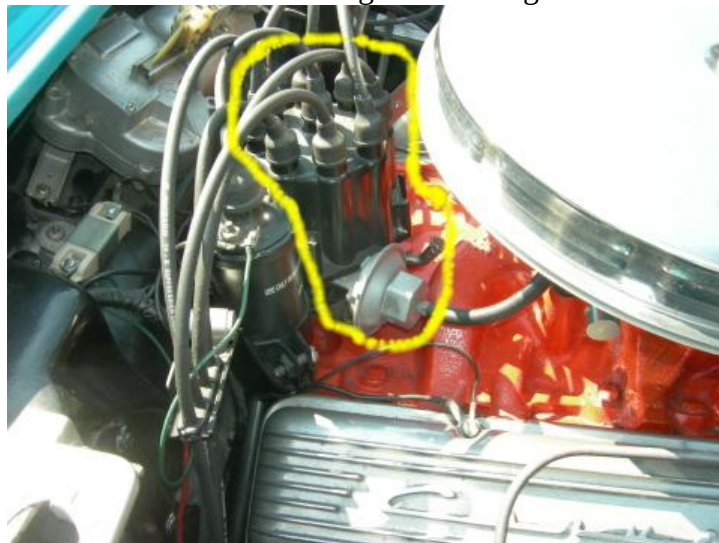
Datierungscode

1. Erste Ziffer für das Kalenderjahr „7“ für 1957, „8“ für 1958, „9“ für 1959, „0“ für 1960,
2. Ein Buchstabe für den Monat: A für Januar und so weiter, siehe oben! **Der Buchstabe „I“ wurde nicht verwendet für den Monat September und übersprungen!!**
3. Eine oder zwei Zahlen für den Tag von „1“ bis „31“.

Es sollte vermerkt werden, dass anscheinend alle Fuel Injection Verteiler, die die Nummer 1110915 trugen im Jahre 1957 gebaut wurden und somit folgende Datencodes tragen: 7J, 7K, 7L, und möglicherweise 7M!

Alle Verteiler, außer der 290 PS Version verwenden eine dünnes Ölrohr mit einem Klapp-Deckel und einem Filzklötzchen zur Schmierung. 290 PS Verteiler werden vom Motor aus mit einem dünnen Druckschmierungsrohr von der Rückseite des Motorblocks in das Hauptgehäuse des Verteilers geschmiert. (Der Verteiler 1110915 hat auch ein kurzes Ölrohr das nach vorne zeigt!)

Verteiler mit der Nummer 1110890 und 1110915 verwenden eine 6 eckiges Gehäuse für die Unterdruckverstellung mit einem kurzen Rohrstück, das heraussteht um den Vakuumschlauch zu befestigen. Die Vakuumverstellung ist hier unten in der Tabelle bezeichnet mit Vacuum, die anderen Verteiler haben nur einen Zentrifugalverstellung.



Nummernübersicht

| <u>Delco-Remy Ignition Distributors</u> |                   |                    |                |
|-----------------------------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| <u>Year(s)</u>                          | <u>Horsepower</u> | <u>Distributor</u> | <u>Advance</u> |
| 1958.....                               | 230.....          | 1110890.....       | Vacuum         |
|                                         | 245 & 270.....    | 1110891.....       | Centrifugal    |
|                                         | 250.....          | 1110915.....       | Vacuum         |
|                                         | 290 (early).....  | 1110908.....       | Centrifugal    |
|                                         | 290 (later).....  | 1110914.....       | Centrifugal    |
| 1959 & 1960.....                        | 230.....          | 1110946.....       | Vacuum         |
|                                         | 245 & 270.....    | 1110891.....       | Centrifugal    |
|                                         | 250.....          | 1110915.....       | Vacuum         |
|                                         | 290.....          | 1110914.....       | Centrifugal    |
| <u>Delco-Remy Ignition Coils</u>        |                   |                    |                |
| Carbureted.....                         |                   | 1115091            |                |
| Fuel Injected.....                      |                   | 1115107            |                |

**Zündspule**

Die Zündspulen sind schwarz lackiert und haben normalerweise die letzten 3 Ziffern der Nummer als Gussnummer im Gehäuse, also „091“ oder „107“, siehe Tafel oben „Delco-Remy Ignition Coils“

Bei Vergasermotoren ist die Spule in einem seidenmatt schwarz lackierten Halter rechts vom Verteiler. Der Halter ist an einem Ansaugkrümmerbolzen befestigt. Der Halter um die Spule ist Cadmium beschichtet (matt silber).

**Zündkabel und Radio Shielding**Zündkabel

Es gibt obere Halter für die Zündkabel, die in seidenmatt schwarz lackiert sind und die die Vorkehrung haben für das Radio Shielding.(Erklärung siehe unten), auch wenn das Fahrzeug nicht mit Radio und Shielding ausgestattet war.

Zwei 2 Kabelhalter wurden unten verwendet auf jeder Zylinderbank, um die beiden vorderen Zündkabel zu halten, diese Kabelhalter sind an dem vorderen Hitzeschild befestigt.

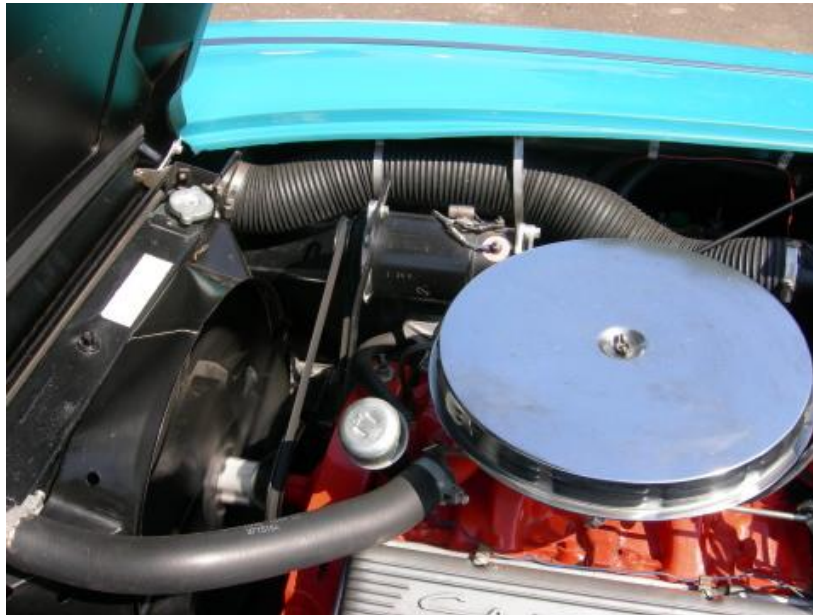
Radio Shielding

Das Radio Shielding besteht aus verschiedenen hochglänzenden Edelstahlblechen, die alle elektrischen Zündteile abdecken, um Störungen des Radioempfangs zu vermindern. Siehe die Abbildungen bei den Fuel Injections.

**Kühlerventilator und Keilriemenscheiben**

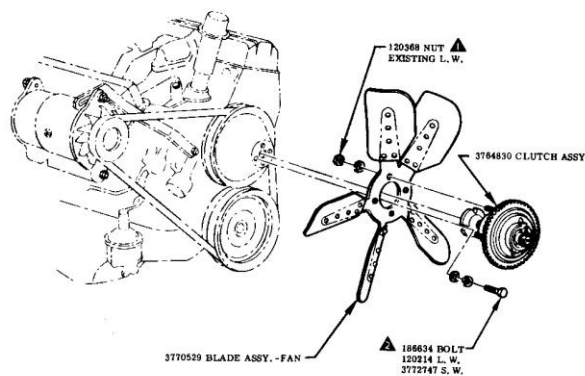
Die Kühlerventilator- und Wasserpumpenriemenscheiben sind in seidenmatt schwarz lackiert. Der Ventilator ist in allen Baujahren 4 blättrig und ist auf der Wasserpumpenriemenscheibe montiert. Bei der 1960er ist ein Distanzstück eingebaut, dass den Ventilator näher an den Kühler bringt!

Siehe hier, hinter dem Ventilator (Motor läuft, daher sind keine Flügel zu sehen) ist der silberfarbige Spacer zu sehen.



Eine Zusatzausstattung für 1960er Modelle ist die Option RPO 121 mit einer Thermokupplung und einem 5 blättrigen Ventilator! Auch hier ist der Ventilator in schwarz und die Kupplung ist unlackiert in Aluminium.

Die Außenseite der Kupplung ist glatt im Gegensatz zu späteren Kupplungen, die geriffelt sind. Das ist eine Thermokupplung mit 5 Blatt Ventilator.



### Keilriemenscheibe

Die Keilriemenscheibe der Wasserpumpe hat bei den frühen 1958 er Modellen eine Stufe in der Riemenscheibe zum Ventilator hin. Die späteren Fahrzeuge haben eine konische glatte Form zwischen der Keilriemennut und dem Ventilator, hier eine Riemenscheibe einer 1960er mit konisch glatter Form, hier ist jetzt auch der 4 Blatt Ventilator zu sehen.





### **Motorfarbe:**

Der Motorblock, Ölwanne, Wasserpumpe, Zylinderköpfe und die Ventildeckel (bei den Standardmotoren), der Balancer auf der Kurbelwelle hinter der Riemenscheibe und die Ansaugspinne (bei Standardmotoren) inklusive Thermostatgehäuse sind in Chevrolet Orange lackiert.

Die Kupplungsglocke bei den Schaltfahrzeugen ist eventuell auch in Orange lackiert, die Spanne reicht von leichtem Sprühnebel bis zur Volllackierung.

### **Motorraumfarbe:**

Der Motorraum ist in seidenmatt schwarz lackiert, passend zur Unterseite der Haube. Vor dem Lackieren des Motorraums waren normalerweise folgende Teile schon installiert und wurden darum mitlackiert.

Haubenteile außer Haubenstütze, Kühlerhalter, Kabelhalter für den Kabelbaum und, normalerweise, die Montageplatte für den Wischermotor aber es gibt dafür einige bekannte Ausnahmen.

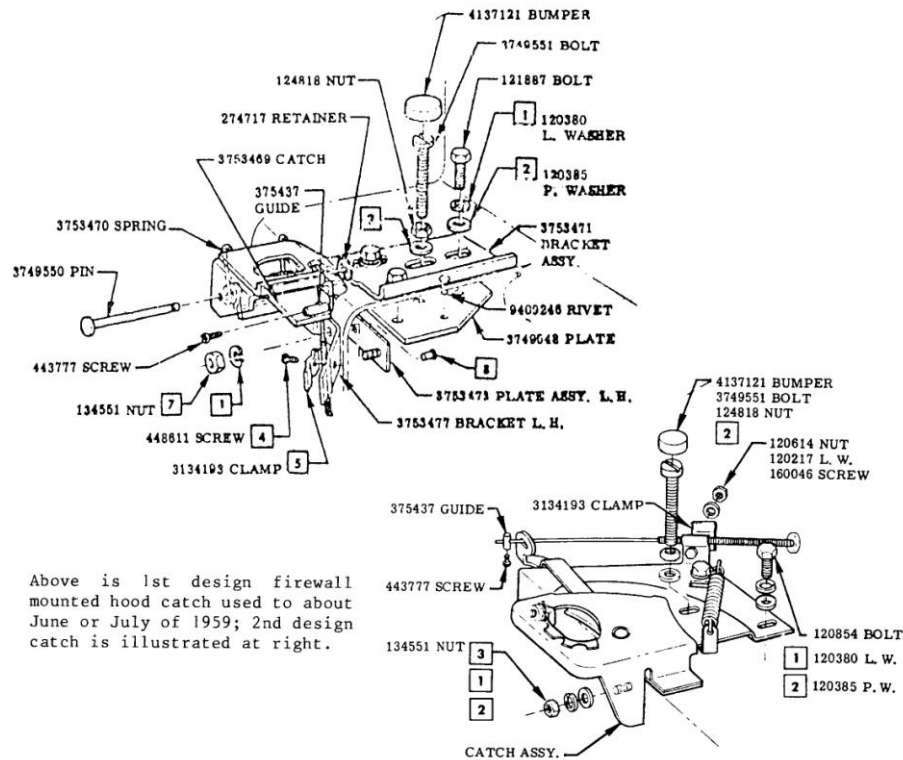
### **Haubenzubehörteile**

Die Haube hat die Scharniere vorne, auf beiden Seiten der Kühlerhalter. Die hintere Haubenseite zur Windschutzscheibe hat die federbelasteten haubenseitigen Schlossteile montiert.

Die Gegenstücke sind an der Motorraumrückwand/ Spritzwand montiert.

Es gibt zwei verschiedene Haubenschlossdesigns, einmal das Reibschloss (siehe Abbildung unten) das 1958 bis ca. Juni/ Juli 1959 eingesetzt wurde, danach, also bei den späteren 1959ern kam das zweite Design, das die Haube besser zuhielt und die Kräfte zum Öffnen der Haube sehr stark reduzierte. Links oben Design 1, darunter Design 2:



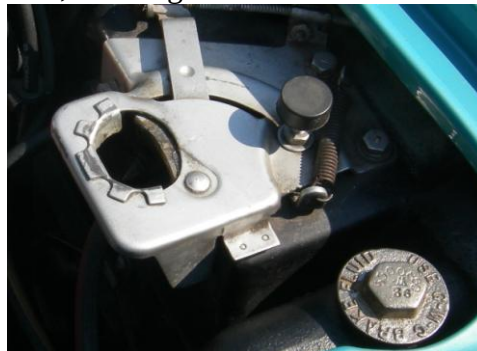


Alle Metallteile hier sind Cadmium beschichtet (Matt Silber) aber diese Teile waren installiert vor der Lackierung der Außenhaut und vor der Lackierung des Motorraums, so dass alle Variationen von Überlackierungen existieren können, allerdings hat die Farbe auf den geschmierten Teilen meistens nicht lange gehalten.

Hier die Haubenseite einer 1960er, 2.Design:



Das Haubenschloss einer 1960er, 2. Design



### Haubenstütze

Die Haubenstütze ist auch Cadmium beschichtet (Matt Silber) und hat keine Lackierungsspuren. Frühe 1958er Modelle haben die Haubenstütze auf der rechten Seite beim Kühlerhalter bis ca. Februar 1958. Von da an war die Stütze auf der linken Seite. Dieses ist die Abbildung einer Stütze auf der linken Seite:



## ***Kühler, Kühlerdeckel, Ventilatorschutz, Kühlschläuche, Thermostatgehäuse***

### Kühler

Der Kühler ist in glänzend schwarz lackiert und ist ein Standard Kupfer Kühler, der von Harrison Division gebaut wurde.

Er hat ein Herstellerschild, das in der Mitte auf der Einlassseite angelötet ist, und folgende Daten trägt:

1. die Teilenummer 3141674 . (Ganz frühe 1958er könnten noch eine Kühlernummer 3139588 haben.)
2. 2 Zahlen für das Kalenderjahr
3. Ein Buchstabe, der den Monat zeigt (A= Januar usw.)

Das Kühlerdatum muss vor dem Fahrzeugbaudatum liegen!

Hochleistungsmotoren mit 270 und 290 PS aus dem Jahre 1960 haben einen Harrison Aluminium Kühler eingebaut mit der Nummer 3747516 und dem oben aufgesetzten Expansionstank (siehe Abb.) Teilenummer und Datumsangaben sind in ein Schild gestanzt, das mit Schrauben an den Tank geschraubt ist.

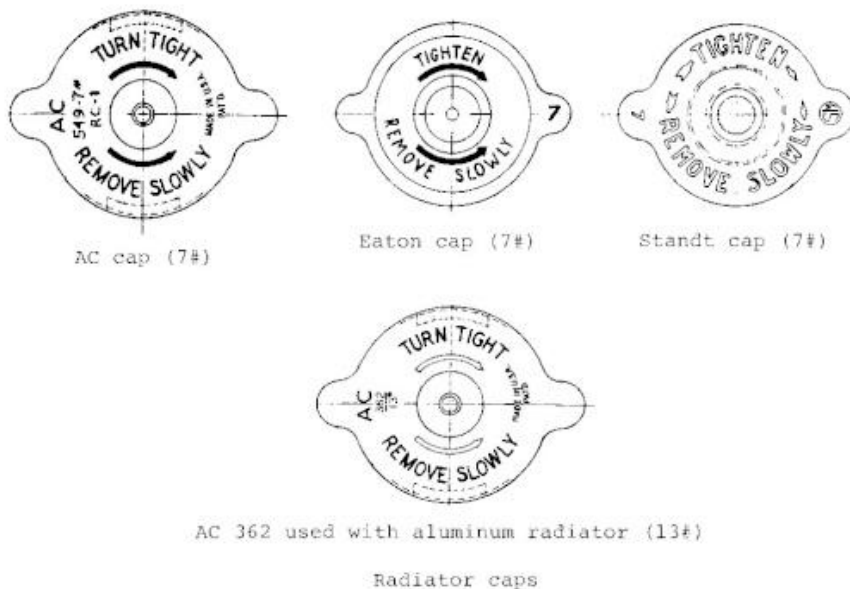


Die Aluminiumkühlerfahrzeuge haben auch eine andere Kühlerhalterung.  
Es wird aber vermutet, dass auch einige Hochleistungsmotoren mit Kupferkühler ausgeliefert worden sind.

Auf den Kühlern ist normalerweise links von der Mitte ein Aufkleber angebracht, der weiß mit grüner Schrift ist und eine Antifreeze Warnung trägt. „Warning...“ Frühe 1958er Modelle haben auch einen Acryl Lack Wernaufkleber auf dem Kühler, der bei späteren Modellen auf der Innenseite des Handschuhfachdeckels aufgeklebt ist.

#### Kühlerdeckel

Die Standardmotoren mit dem Kupferkühler haben einen 7 pounds Deckel, 3 verschiedene Versionen davon sind hier unten abgebildet. Alukühler wurden mit einem 13 pounds AC Deckel ausgeliefert, Nr. 861362 mit den Zahlen 362 und 13.

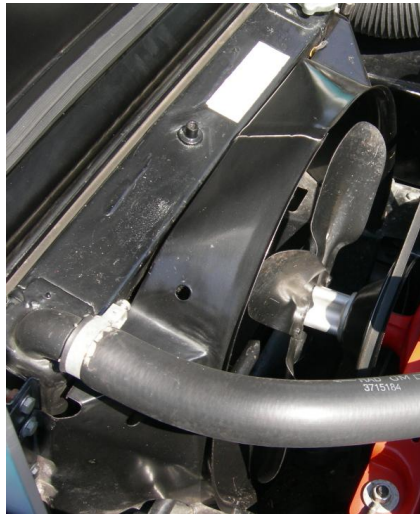


#### Ventilatorschutz / Luftleichtblech

Der Ventilatorschutz für den Kühlerventilator ist 1958 und 59 aus 4 Teilen zusammengesetzt, ein einzelnes Oberteil mit 3 Unterteilen. Die Breite des Oberteils ist in der Mitte 7" ca. 17,8 cm.

Die 1960 Version ist ein dreiteiliges kürzeres Design, damit der Ventilator, der ja in den 1960er Modellen ein Zwischenstück hat, 2“, also ca 5 cm näher an den Kühler herangesetzt werden konnte. Der Ventilatorschutz ist in seidenmatt schwarz lackiert.

Dieses ist ein 1960er Ventilatorschutz:



#### Kühlerschläuche.

Die Kühlerschläuche sind aus schwarzem geformtem Gummi mit dem GM Zeichen und der Teilenummer auf den Schlauch gedruckt.

Hier die Nummern:

Standard Motor 1958- 1960, oberer Schlauch , Nr 3715184.

Doppelvergaser und Fuel Injection mit Kupferkühler : 3728490

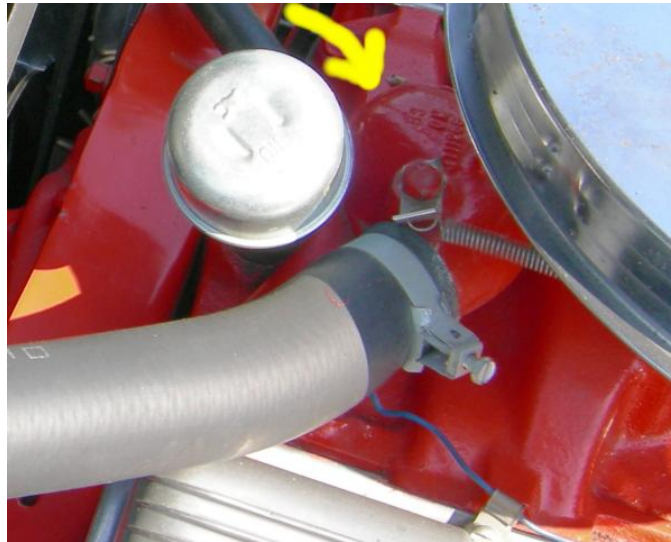
Doppelvergaser und Fuel Injection mit Aluminiumkühler (1960) : 3777482

Dieses ist der obere Schlauch bei einem Standardmotor:



#### Thermostatgehäuse

Das Thermostatgehäuse ist bei den Basismotoren von 230 PS aus Gusseisen, genau wie die Ansaugspinne. Die Teilenummer ist 3711268. Das Thermostatgehäuse ist bei der Standardmaschine ebenfalls in Chevy Orange lackiert und ist mit Bolzen aufgeschraubt.



Die stärkeren Motoren mit 2 x 4 Fach Vergaser und Fuel Injection, die mit Aluminium Ansaugspinnen ausgestattet sind, haben auch ein Thermostatgehäuse aus Aluminium mit der Teilenummer 3837223, die auf den „Hals“ des Gehäuses gegossen ist. Dieses Thermostatgehäuse ist nicht mit Bolzen aufgeschraubt, sondern ist mit Muttern auf Stehbolzen befestigt, die aus der Ansaugspinne hoch stehen. Originale 1958 Aluminiumgehäuse haben keine Einbuchtungen bei den Befestigungslöchern, 1959er und 1960er haben Einbuchtungen, aber zeigen größere Teilenummern als die gängigen Ersatzteilgehäuse.

### Heizung **FOA 101 Zusatzausstattung**

Die Heizung hat einen schwarzen textilbekleideten Spiraldrahtschlauch, der oben auf der rechten Seite des Motorraums entlangläuft und von 2 glänzend schwarz lackierten Schellen mit den Buchstaben AAC (eine Schelle bei ganz frühen 1958er Fahrzeugen) Die Schrauben sind nicht lackiert. Der Schlauch führt vorne durch die Verkleidung und ist mit einem Gitter geschützt.

Bei diesem Auto sind die Schellen nicht lackiert!



Fahrzeuge, die nicht mit einer Heizung ausgestattet sind, haben eine schwarze Blechplatte in der Heizungsöffnung in der Spritzwand, die von innen gehalten wird. Eine weitere Blindkappe schließt bei solchen Autos das Loch in der Kühlerseitenwand.

### **Batteriehalter**

Der Batteriehalter hat einen Hitzeschild und ist ebenfalls in seidenmatt schwarz lackiert. Der originale Hitzeschild enthält keine Aussparungen für die Kabel oder anderes, so wie es bei späteren Schilden üblich war. Gummipuffer in den Ecken schützen die Batterie. Die „J“-förmigen Haltebolzen sind aus 5/16“ Material (ca 8mm) und sind nicht auf ganzer Länge mit Gewinde ausgestattet! Es werden normale 6 Kant Muttern mit Unterlegscheibe und Federring/ Sternring benutzt, keine Flügelmutter!



Das Massekabel ist nicht isoliert und besteht aus einem fein gewebten Kupferband das zwischen ½“ bis ¾“ breit ist. (ca 13mm bis 19mm). Das Massekabel ist an dem innenliegenden Minuspol angeschlossen, und führt zum unteren Anlasserbolzen

Das Pluskabel ist schwarz isoliert, 9/32“ dick (ca 7,1mm) und ist an der Kotflügelinnenseite mit einem Metallclip gehalten.

Beide Kabelenden haben entsprechend einen Buchstaben „P“ für Positive und „N“ für negativ. Die Muttern sind 9/16“.

## ***Lichtmaschine, Regler, und Hupenrelais***

### Lichtmaschine

Es ist eine Gleichstromlichtmaschine verbaut, die von Delco- Remy hergestellt wurde. Der Halter ist U- förmig. Die Lichtmaschine ist auf der rechten Motorseite eingebaut und hat die Modelnr. 1102043. (30 Amp) für alle Motoren außer der 290 PS Version. Die Lichtmaschine ist mit einem Gummipuffer vorne und hinten montiert und hat eine unlackierte Guss Aluminium Rückseite, von wo der Drehzahlmesser über eine Welle angetrieben wird. 1958 er Modelle mit der Haubenstütze auf der rechten Seite hatten einen anderen U- förmigen Halter, der die Lichtmaschine direkt auf den Auspuffkrümmer montierte mit einem kleinen Hitzeschild.

Dieses ist die Lichtmaschine in einer 1960er, mit dem Drehzahlmesserantrieb am Ende:



Die Lichtmaschine mit der Teilenummer 1102059 (30Amp) ohne Drehzahlmesserantrieb ist auch auf der rechten Motorenseite montiert und wurde in den 58er bis Mitte 59er Modellen mit 290 PS verwendet. Ab Mitte 1959 wurde die Lichtmaschine mit der Nummer 1102173 (35Amp) eingesetzt, die auch Gummigepuffert in den Haltern montiert ist.

Die Lichtmaschinenummer ist auf ein rotes Delco- Remy Schildchen gestanzt, das auf das Lichtmaschinengehäuse genietet ist. Außerdem ist auf dieses Schildchen auch die Datumskodierung gestanzt, die als „Serial“ Nummer erscheint. Das Schildchen steht auf dem Kopf, wenn man es von der rechten Fahrzeugseite lesen will.



Hier der Aufbau der Datumskodierung (Serial number):

1. Jahreszahl einstellig. 8 für 1958, 9 für 1959 usw.
2. Buchstabe für den Monat A für Januar usw. Der Buchstabe I wurde nicht genutzt!
3. Eine oder 2 Zahlen für den Tag „1“ bis „31“

Das Baudatum der Lichtmaschine muss vor dem Baudatum des Fahrzeugs liegen.

Farbgebung.

Das Gehäuse der Lichtmaschine 1102043 ist seidenmatt schwarz lackiert, der hintere Rahmen und der vordere Rahmen sind unlackiert. Siehe Foto oben

Die Drehzahlmesserwelle ist unlackierter Spiralstahl 1958 bis spät 1959 und mit schwarzem Kunststoff überzogen für alle Fahrzeuge ab Mitte 1959.

Um den elektrischen Lichtmaschinenanschluss ist ein rotes Papierschild mit einer Warnung keinen Radio „by – pass condenser“ zu montieren. Dieses rote Warnschild ist bei allen Fahrzeugen montiert, auch bei denen ohne Radio! Auf dem Foto oben erscheint das rote Papierschildchen um den Anschluss fast in Weiß!

Lichtmaschinen- Riemenscheibe

Die Riemenscheibe der 1102043 hat einen Durchmesser von 3 5/8“ (ca 9,2 cm) mit einer Riemennut von 1/2“ (ca 1,3 cm) Die Riemenscheibe ist ungefähr 1/4“ (ca 6mm) von dem Lichtmaschinenventilator entfernt.

Der Durchmesser der Lichtmaschinenriemenscheibe ist von äußerster Wichtigkeit für die Anzeigegenauigkeit des Drehzahlmessers!!

Bei der 290 PS Version ist die Lichtmaschinenriemenscheibe größer, der Durchmesser ist dort 4.11“ (ca 10,4cm), die Riemennut ist auch dort 1/2“ tief, also ca 13mm. Der Grund dafür ist, dass die 290 PS Version höhere Drehzahlen erlaubt, die die Lichtmaschine nicht mitmachen soll. Bei der 290 PS Version wird der Drehzahlmesser vom Verteiler angetrieben.

### Regler

Der Regler ist an dem rechten Innenkotflügel montiert nicht weit weg von der Lichtmaschine. Der Standard 30 Amp Regler hat die Nummer 1119001, (obwohl ohne dass es darüber Unterlagen gibt, könnten auch Regler mit der Nummer 1119000 verbaut worden sein) und die Nummer „12N“ für 12 Volt, Minus an Masse (Negative Ground). Außerdem gibt es ein Produktionsdatum, dass eingestanzt ist in das unlackierte Befestigungsstück. Hochleistungsmotoren könnten auch den Regler mit der Nummer 1119002 und 35 Amp eingebaut haben.

Die Datumskodierung ist wie folgt aufgebaut:

1. Ein Buchstabe für den Monat (Der Buchstabe I wurde nicht verwendet!!)
2. Eine Zahl für das Jahr (8 für 1958 usw. 0 für 1960)

Der Reglerdeckel hat ein Delco – Remy Zeichen und ist glänzend schwarz lackiert.



### Hupenrelais

Das Hupenrelais trägt die Nummer 1116913 im Jahre 1958 und 1116781 für 1959 und 1960. Das Relais ist aufrecht montiert auf dem linken Innenkotflügel und hat eine Identifikationsnummer „913“ oder „781“ und eventuell eine Voltzahl auf dem Halter, entweder vorne oder hinten, (dann in eingebautem Zustand nicht sichtbar). Der Metallträger trägt eine Delco – Remy Identifikation und ist in glänzendem schwarz lackiert. Der Halter des Relais hat 5 Löcher mit dem 2. und 4. zur Montage genutzt mit Phillips Kopf Schrauben.



Hier die Aufsicht bei der man auch sehen kann, dass die Schrauben in Loch 2 und 4 sind:

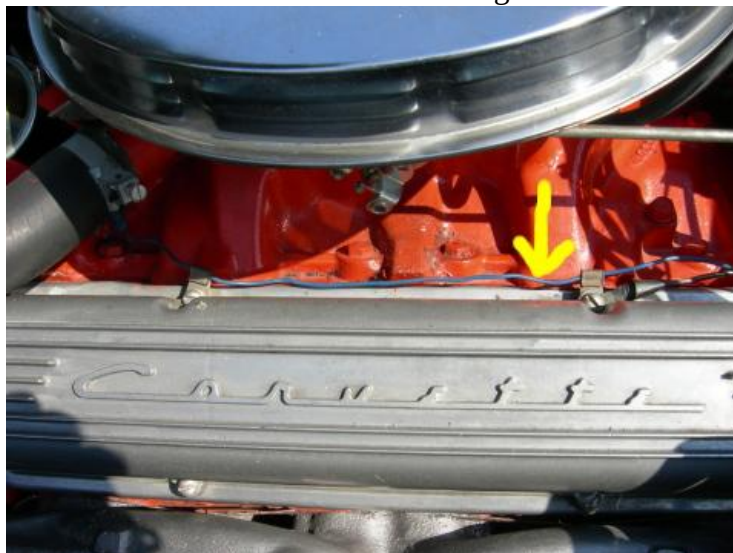


### **Motorraum Kabelbaum**

Der Hauptkabelbaum ist mit nicht klebendem Vinyl Band umwickelt. Siehe Foto hier oben! Der Kabelbaum und die Verbinder zeigen keine Lackspuren. Die Halteclips sind in Motorraumfarbe lackiert. (Hier auf dem Foto nicht korrekt!)

Das Kabel zum Temperatursensor ist dunkel blau. Der Temperaturfühler sitzt bei den Basismotoren auf der linken Seite. Wenn der korrekte orange lackierte Ventildeckel verwendet wird, sind die Halter für dieses Kabel am linken Deckel angeschweißt.

Hier ist zu sehen, dass bei einem Standardmotor mit falschen Deckeln, das Kabel auch links läuft und unter den Aluminium Deckelschrauben befestigt ist.



Stärkere Motoren haben den Temperaturfühler auf der rechten Seite. Dabei werden die Aluminiumventildeckel verwendet und das blaue Kabel wird gehalten von Clips die unter den Halteschrauben des rechten Aludeckels montiert sind.

Der Kabelbaum für die Schweinwerfer und Blinker/ Parking Lamps ist auch schwarz umwickelt.

## ***Scheibenwischermotor und Scheibenwaschanlage***

Der verzinkte Scheibenwischermotor hat die Nummer 5044266 auf der Vorderseite. (Motordatum ist aufgestempelt in schwarzer Farbe)



Die Scheibenwaschanlage ist Zusatzausstattung FOA 109. Ein Druckknopf im Wischerschalter setzt einen Steller in Gang, der den Motor über einen unlackierten Bowdenzug einschaltet, (oberer gelber Pfeil) während eine gewisse Menge von Scheibenwaschflüssigkeit auf die Scheibe gespritzt wird. (Der untere gelbe Pfeil zeigt auf das Druckrohr für den Öldruckmesser im Armaturenbrett!)

Vergasermotoren haben den Wassertank ganz unten im Schacht hinter dem Vorderrad montiert, bei Fuel Injections ist der Tank auf der rechten Seite über der Batterie, das vor der Motorhitze geschützt ist mit einem schwarz lackierten Aluminiumwellblech, das mit 3 Schrauben am Innenkotflügel befestigt ist.

Da das ganze System mit Unterdruck läuft, gibt es einen runden seidenmatt schwarz lackierten Unterdrucktank, der bei den Vergasermotoren von innen auf dem linken Splash Shield (Spritzblech hinter dem linken Vorderrad) montiert ist.

Fast nicht zu sehen, aber hier ist der Vacuum Canister:





Bei der Fuel Injection ist der Vacuum Canister (Unterdrucktank) auf der rechten Seite oben im Motorraum untergebracht, schräg über der Batterie

Der Wassertank ist naturfarben, d.h. leicht gelblich mit einem blau grauen Deckel, auf dem steht „Co-ordinated Washer“ in erhabenen Buchstaben steht.



### ***Hauptbremszylinder***

Der Hauptbremszylinder ist von Delco Moraine Products Division aus Dayton in Ohio. Der Name ist auf dem Bremszylinder eingegossen.

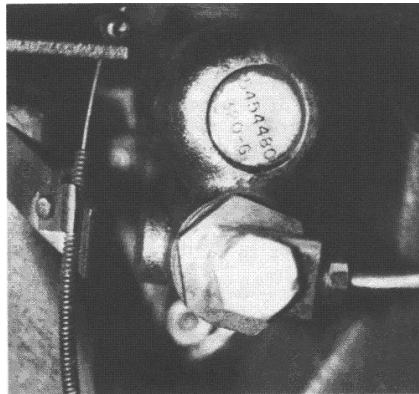


Der Guss wurde von dem Zulieferer Central Foundry Division gemacht..

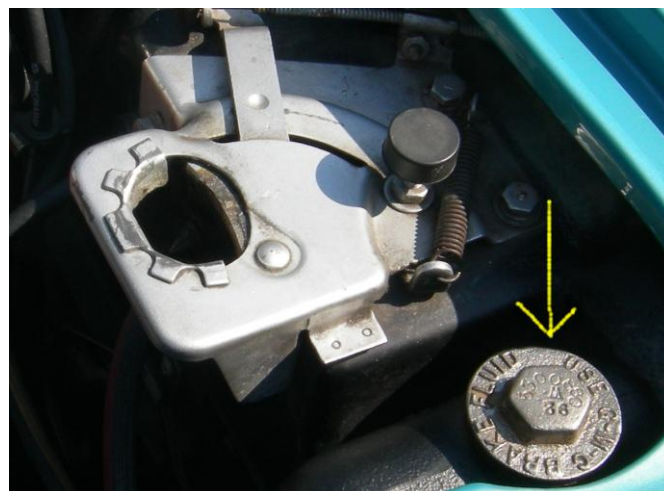
Die Gussnummer ist 5456022 die auf der Außenseite des Zylinder eingegossen ist. Ab Januar 1959 änderte sich die Schreibweise der Gussnummer in 5456 022, d.h. die letzten 3 Zahlen waren größer geschrieben/ gegossen.



Die Teilenummer des Bremszylinders 5454480 und „320-G“ sind in den vorderen „Stöpsel“ eingeschlagen



Der Deckel des Bremszylinders ist aus Gusseisen (kein Plastik!!) und hat einen sechseckigen Kopf, wie von einer Schraube. Auf dem Rand des Deckels ist folgendes eingegossen: „USE G-M-C BRAKE FLUID“ und die Gussnummer 5300880.



Der Hauptbremszylinder könnte aussehen, als ob er schwarz gespritzt wurde. Bremsleitungen, Verbindungsblöcke, Halteclips und Befestigungen sowie die Handbremskabelgehäuse sind alle unlackiert.



## Getriebe, Kupplungsglocke

### Getriebe

Das Standardgetriebe ist ein 3 Gang Handschalter, optionale Getriebe sind RPO 313 Powerglide Automatic und RPO 685 4 Gang Schaltgetriebe.

Alle Getriebe sind aus Gusseisen außer des Aluminium Ausgangsgehäuse beim 4 Gang Getriebe.

Powerglide Automaten sind schwarz lackiert, Schaltgetriebe sind unlackiert.

Die Codes für die Powerglide und Handschalt- Getriebe sind:

#### 1) Prefix

| <u>Prefix</u> | <u>Herstellerwerk</u> | <u>Getriebeart</u> |
|---------------|-----------------------|--------------------|
| C             | Cleveland             | Powerglide         |
| S             | Saginaw               | 3 Gang Schalter    |
| W             | Warner Gear           | 4 Gang Schalter    |

#### 2) Nach dem Prefix eine oder zwei Zahlen, die den Monat angeben

- „1“ für Januar bis „12“ für Dezember bei 1958 und 1959er Getrieben
- „01“ bis „12“ bei 1960er Getrieben

#### 3) 2 Zahlen, die den Tag angeben, von „01“ bis „31“

#### 4) Arbeitsschicht, in der das Getriebe hergestellt wurde, nur bei Powerglides. „D“ für Tagesschicht und „N“ für Nachtschicht. Bei 1960er Powerglides könnte nach den Buchstaben „D“ oder „N“ noch ein „W“ erscheinen, das kennzeichnet einen geschweißten Drehmomentwandler.(welded)

Bei Powerglides sind diese Daten auf der Hinterseite des Getriebes zu finden in der rechten unteren Ecke.

Beim 3 Gang sind die Daten in der rechten oberen Ecke an der Hinterseite des Getriebes zu finden

Codes für 4 Gang Warner Getriebe:

- 1) Prefix: „W“
- 2) Monat: „A“ für Januar usw.
- 3) Eine oder 2 Zahlen für den Tag „1“ bis „31“
- 4) Jahreszahl
- 5) Schicht: „1“, „2“ oder „3“

Der Code befindet sich auf der linken Getriebeseite hinten.

### Kupplungsglocke

Schaltgetriebe haben für 1958 und 1959 eine gusseiserne und 1960 eine Alu Kupplungsglocke. Oft sind die Kupplungsglocken mit Motorenfarbe ganz oder teilweise übersprüht.

Die Gussnummer für die Kupplungsglocke sind: 3733365 für 1958 und 1959 (Gusseisen) und 3764591 für 1960 (Alu)

## Alphabetisches Register:

|                                                                             |                    |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <a href="#">Alphabetisches Register:</a>                                    | <a href="#">69</a> |
| <a href="#">Ansaugkrümmer</a>                                               | <a href="#">46</a> |
| <a href="#">Ansaugkrümmer, Vergaser und Fuel Injection</a>                  | <a href="#">46</a> |
| <a href="#">Armaturenbrett Beifahrerseite</a>                               | <a href="#">29</a> |
| <a href="#">Aschenbecher</a>                                                | <a href="#">33</a> |
| <a href="#">Aufbau der Motornummer:</a>                                     | <a href="#">41</a> |
| <a href="#">Auspuff</a>                                                     | <a href="#">25</a> |
| <a href="#">Auspuffkrümmer:</a>                                             | <a href="#">45</a> |
| <a href="#">Aussen:</a>                                                     | <a href="#">17</a> |
| <a href="#">Außenspiegel</a>                                                | <a href="#">21</a> |
| <a href="#">Ausstattungen und Optionen:</a>                                 | <a href="#">9</a>  |
| <a href="#">Batteriehalter</a>                                              | <a href="#">60</a> |
| <a href="#">Bemerkungen zum Umfang der Kaufberatung:</a>                    | <a href="#">1</a>  |
| <a href="#">Benzin- und Bremsleitungen</a>                                  | <a href="#">25</a> |
| <a href="#">Benzinfilter:</a>                                               | <a href="#">49</a> |
| <a href="#">Benzinleitung</a>                                               | <a href="#">49</a> |
| <a href="#">Benzinpumpe</a>                                                 | <a href="#">49</a> |
| <a href="#">Benzinpumpe, Benzinleitung, Benzinfilter</a>                    | <a href="#">49</a> |
| <a href="#">Chassis</a>                                                     | <a href="#">25</a> |
| <a href="#">Codes für 4 Gang Warner Getriebe:</a>                           | <a href="#">68</a> |
| <a href="#">Copyright und Haftungsausschluss:</a>                           | <a href="#">1</a>  |
| <a href="#">Datierungscode</a>                                              | <a href="#">52</a> |
| <a href="#">Datumscodierung:</a>                                            | <a href="#">40</a> |
| <a href="#">Delco- Remy Zündverteiler und Zündspule</a>                     | <a href="#">52</a> |
| <a href="#">Die Codes für die Powerglide und Handschalt- Getriebe sind:</a> | <a href="#">68</a> |
| <a href="#">Differential:</a>                                               | <a href="#">27</a> |
| <a href="#">Embleme:</a>                                                    | <a href="#">20</a> |
| <a href="#">Ersatzradabdeckung und Bolzen</a>                               | <a href="#">38</a> |
| <a href="#">Fahrzeugüberprüfung im Stand:</a>                               | <a href="#">5</a>  |
| <a href="#">Farben und Innenraumkombinationen und Karosserie:</a>           | <a href="#">12</a> |
| <a href="#">Fehlermeldungen???</a>                                          | <a href="#">9</a>  |
| <a href="#">Fuel Injection</a>                                              | <a href="#">47</a> |
| <a href="#">Fuel Injection Version</a>                                      | <a href="#">50</a> |
| <a href="#">Generelles zu den Fuel Injection Fahrzeugen:</a>                | <a href="#">15</a> |
| <a href="#">Getriebe</a>                                                    | <a href="#">68</a> |
| <a href="#">Getriebe, Kupplungsglocke</a>                                   | <a href="#">68</a> |
| <a href="#">Grill</a>                                                       | <a href="#">18</a> |
| <a href="#">Handbremse, Einstiegsleuchte, Türkontaktschalter</a>            | <a href="#">34</a> |
| <a href="#">Handschuhfach</a>                                               | <a href="#">35</a> |
| <a href="#">Haubenstütze</a>                                                | <a href="#">57</a> |
| <a href="#">Haubenzubehörteile</a>                                          | <a href="#">55</a> |
| <a href="#">Hauptbremszylinder</a>                                          | <a href="#">66</a> |
| <a href="#">Heat Riser</a>                                                  | <a href="#">45</a> |
| <a href="#">Heck</a>                                                        | <a href="#">22</a> |
| <a href="#">Heckfenster</a>                                                 | <a href="#">17</a> |

|                                                                                          |                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <a href="#">Heizung FOA 101 Zusatzausstattung</a>                                        | <a href="#">60</a> |
| <a href="#">Heizungsknöpfe</a>                                                           | <a href="#">31</a> |
| <a href="#">Hinterachse</a>                                                              | <a href="#">25</a> |
| <a href="#">Hupen</a>                                                                    | <a href="#">19</a> |
| <a href="#">Hupenrelais</a>                                                              | <a href="#">63</a> |
| <a href="#">Innen:</a>                                                                   | <a href="#">27</a> |
| <a href="#">Innenspiegel</a>                                                             | <a href="#">32</a> |
| <a href="#">Instrumente:</a>                                                             | <a href="#">27</a> |
| <a href="#">Karosserie</a>                                                               | <a href="#">18</a> |
| <a href="#">Keilriemenscheibe</a>                                                        | <a href="#">55</a> |
| <a href="#">Kilometerstand:</a>                                                          | <a href="#">8</a>  |
| <a href="#">Kofferraum</a>                                                               | <a href="#">36</a> |
| <a href="#">Kofferraum- Stirnwand</a>                                                    | <a href="#">36</a> |
| <a href="#">Kofferraumdeckel:</a>                                                        | <a href="#">22</a> |
| <a href="#">Kofferraummatten</a>                                                         | <a href="#">37</a> |
| <a href="#">Kühler</a>                                                                   | <a href="#">57</a> |
| <a href="#">Kühler, Kühlerdeckel, Ventilatorschutz, Kühlschläuche, Thermostatgehäuse</a> | <a href="#">57</a> |
| <a href="#">Kühlerdeckel</a>                                                             | <a href="#">58</a> |
| <a href="#">Kühlerschläuche:</a>                                                         | <a href="#">59</a> |
| <a href="#">Kühlerventilator und Keilriemenscheiben</a>                                  | <a href="#">54</a> |
| <a href="#">Kupplungsglocke</a>                                                          | <a href="#">68</a> |
| <a href="#">Kurbelgehäuseentlüftung</a>                                                  | <a href="#">51</a> |
| <a href="#">Lautsprecher:</a>                                                            | <a href="#">31</a> |
| <a href="#">Lenkrad</a>                                                                  | <a href="#">33</a> |
| <a href="#">Lichtmaschine</a>                                                            | <a href="#">61</a> |
| <a href="#">Lichtmaschine, Regler, und Hupenrelais</a>                                   | <a href="#">61</a> |
| <a href="#">Luftfilter</a>                                                               | <a href="#">50</a> |
| <a href="#">Modellerkennung:</a>                                                         | <a href="#">5</a>  |
| <a href="#">Motorblock- Gussnummer</a>                                                   | <a href="#">39</a> |
| <a href="#">Motorfarbe:</a>                                                              | <a href="#">55</a> |
| <a href="#">Motorhaube:</a>                                                              | <a href="#">18</a> |
| <a href="#">Motornummern</a>                                                             | <a href="#">41</a> |
| <a href="#">Motorraum</a>                                                                | <a href="#">39</a> |
| <a href="#">Motorraum Kabelbaum</a>                                                      | <a href="#">64</a> |
| <a href="#">Motorraumfarbe:</a>                                                          | <a href="#">55</a> |
| <a href="#">Nummernübersicht</a>                                                         | <a href="#">53</a> |
| <a href="#">Öleinfüllrohr</a>                                                            | <a href="#">51</a> |
| <a href="#">Öleinfüllrohr, Ölmesstab</a>                                                 | <a href="#">51</a> |
| <a href="#">Ölfilter</a>                                                                 | <a href="#">52</a> |
| <a href="#">Ölmesstab</a>                                                                | <a href="#">51</a> |
| <a href="#">Ölwanne</a>                                                                  | <a href="#">52</a> |
| <a href="#">Räder</a>                                                                    | <a href="#">24</a> |
| <a href="#">Radio</a>                                                                    | <a href="#">30</a> |
| <a href="#">Radio Antenne</a>                                                            | <a href="#">23</a> |
| <a href="#">Radio Shielding</a>                                                          | <a href="#">54</a> |
| <a href="#">Radio, Uhr, Heizung</a>                                                      | <a href="#">30</a> |
| <a href="#">Radkappen</a>                                                                | <a href="#">23</a> |

|                                                              |                    |
|--------------------------------------------------------------|--------------------|
| <a href="#">Regler</a>                                       | <a href="#">62</a> |
| <a href="#">Reifen und Räder:</a>                            | <a href="#">23</a> |
| <a href="#">Rückleuchten</a>                                 | <a href="#">22</a> |
| <a href="#">Schaltkulis:se:</a>                              | <a href="#">32</a> |
| <a href="#">Scheibenwischermotor und Scheibenwaschanlage</a> | <a href="#">65</a> |
| <a href="#">Sitze:</a>                                       | <a href="#">34</a> |
| <a href="#">Soft Top (Faltverdeck)</a>                       | <a href="#">16</a> |
| <a href="#">Stoßdämpfer und Blattfedern:</a>                 | <a href="#">26</a> |
| <a href="#">Stossstange, Kennzeichenbeleuchtung hinten:</a>  | <a href="#">22</a> |
| <a href="#">Stossstange, Kennzeichenhalter vorne</a>         | <a href="#">19</a> |
| <a href="#">Suffix</a>                                       | <a href="#">41</a> |
| <a href="#">Tankklappenbereich</a>                           | <a href="#">22</a> |
| <a href="#">Teppich</a>                                      | <a href="#">34</a> |
| <a href="#">Thermostatgehäuse</a>                            | <a href="#">59</a> |
| <a href="#">Tippfehler und dergleichen</a>                   | <a href="#">1</a>  |
| <a href="#">Türen und Fussraumseitenverkleidungen</a>        | <a href="#">35</a> |
| <a href="#">Uhr</a>                                          | <a href="#">31</a> |
| <a href="#">Unterboden</a>                                   | <a href="#">24</a> |
| <a href="#">Unterboden:</a>                                  | <a href="#">24</a> |
| <a href="#">Ventilatorschutz / Luftleichtblech</a>           | <a href="#">58</a> |
| <a href="#">Verdeckdichtung zum Verdeckkasten</a>            | <a href="#">17</a> |
| <a href="#">Verdeckgestänge</a>                              | <a href="#">16</a> |
| <a href="#">Verdeckspannverschlüsse vorne</a>                | <a href="#">17</a> |
| <a href="#">Vergaser</a>                                     | <a href="#">46</a> |
| <a href="#">Vergaserversion</a>                              | <a href="#">50</a> |
| <a href="#">Verteiler</a>                                    | <a href="#">52</a> |
| <a href="#">Voraussetzung für eine deutsche Zulassung</a>    | <a href="#">7</a>  |
| <a href="#">Windschutzscheibe</a>                            | <a href="#">21</a> |
| <a href="#">Windschutzscheiben Defroster Düsen</a>           | <a href="#">31</a> |
| <a href="#">Zierleisten und Side Spears:</a>                 | <a href="#">21</a> |
| <a href="#">Zündkabel</a>                                    | <a href="#">53</a> |
| <a href="#">Zündkabel und Radio Shielding</a>                | <a href="#">53</a> |
| <a href="#">Zündspule</a>                                    | <a href="#">53</a> |
| <a href="#">Zustandsprüfung:</a>                             | <a href="#">15</a> |
| <a href="#">Zylinderkopfdeckel/ Ventiltriebabdeckungen</a>   | <a href="#">44</a> |
| <a href="#">Zylinderköpfe</a>                                | <a href="#">43</a> |
| Ende                                                         |                    |