

C 1 Bj 61-62 Kaufberatung

Copyright und Haftungsausschluss:

Diese Kaufberatung ist eine freiwillige Leistung für das 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

Weiter 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 Bj 61/62 Modelle sind im guten und „originalen“ Zustand schon recht teuer und steigen in den Preisen immer weiter.

Wenn man 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 Vorab Eindruck 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:

Copyright und Haftungsausschluss:	1
Bemerkungen zum Umfang der Kaufberatung:	1
Tippfehler und dergleichen	1
Modellerkennung:	5
Hauptunterschiede zu den Vorjahren:	6
Fahrzeugüberprüfung im Stand:	7
Voraussetzung für eine deutsche Zulassung	8
Kilometerstand:	9
Fehlermeldungen???	9
Ausstattungen und Optionen:	9
Zustandsprüfung:	14
Generelles zu den Fuel Injection Fahrzeugen:	14
Soft Top (Faltverdeck)	14
Verdeckgestänge	15
Verdeckspannverschlüsse vorne	15
Verdeckdichtung zum Verdeckkasten	15
Aussen:	16
Karosserie	16
Motorhaube:	16
Grill	17
Hupen	17
Stossstange, Kennzeichenhalter vorne	17
Embleme:	18
Zierleisten und Side Spears:	21
Windschutzscheibe	21
Außenspiegel	22
Tankklappenbereich	22
Heck	22
Kofferraumdeckel:	22
Stossstange, Kennzeichenbeleuchtung hinten:	22
Rückleuchten	22
Radio Antenne	22
Reifen:	23
Radkappen	23
Felgen	23
Unterboden:	24
Hinterachse	24
Stoßdämpfer und Blattfedern:	25
Differential:	25
Innen:	25
Instrumente:	25
Armaturenbrett Beifahrerseite	26
Radio, Uhr, Heizung	27
Radio (FOA 102)	27
Heizungsknöpfe	28
Uhr	28
Lautsprecher:	29
Windschutzscheiben Defroster Düsen	29
Innenspiegel	29

Schaltkulisse:.....	29
Aschenbecher	30
Lenkrad.....	31
Sitze:.....	31
Teppich.....	32
Handbremse, Einstiegsleuchte, Türkontaktschalter	33
Handschuhfach	33
Türen und Fussraumseitenverkleidungen.....	33
Kofferraum	34
Kofferraum- Stirnwand	34
Ersatzradabdeckung und Bolzen	34
Motorraum.....	35
Motorblock- Gussnummer	35
Motornummern.....	37
Suffix	37
Aufbau der Motornummer:	37
Zylinderköpfe	39
Zylinderkopfdeckel/ Ventiltriebabdeckungen.....	39
Auspuffkrümmer:	40
Heat Riser.....	41
Ansaugkrümmer	41
Vergaser	42
Fuel Injection.....	45
Benzinpumpe, Benzinleitung, Benzinfilter	46
Benzinpumpe.....	46
Benzinleitung	46
Benzinfilter:.....	46
Luftfilter	47
Vergaserversion.....	47
Fuel Injection Version	47
Öleinfüllrohr, Ölmesstab	48
Öleinfüllrohr.....	48
Ölmesstab	49
Kurbelgehäuseentlüftung	49
Ölwanne	49
Ölfilter	49
Delco- Remy Zündverteiler und Zündspule	49
Verteiler.....	49
Datierungscode.....	50
Nummernübersicht	50
Zündspule	50
Zündkabel und Radio Shielding.....	51
Zündkabel.....	51
Radio Shielding	51
Scheibenwaschanlage.....	51
Kühlerventilator und Keilriemenscheiben.....	51
Keilriemenscheibe	51
Motorfarbe:.....	52
Motorraumfarbe:	52
Haubenzubehörteile.....	52
Kühler, Kühlerdeckel, Ventilatorschutz, Kühlschläuche, Thermostatgehäuse	54

Kühler.....	54
Kühlerdeckel	54
Ventilatorschutz / Luftleichtblech	55
Kühlerschläuche.	55
Thermostatgehäuse.....	55
Heizung	56
Batteriehalter	56
Lichtmaschine, Regler, und Hupenrelais	57
Lichtmaschine	57
Getriebe	58
Alphabetisches Register.....	55

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 1961- 1962 einschließlich!

Grundsätzlich erkennst Du diese Modellreihe erst einmal an folgenden Merkmalen:

- Doppelscheinwerfer
- Gitter- Grill, KEINE ZÄHNE IM GRILL!!!
- Ab 1961 gibt es das berühmte steile Corvette Heck mit den 4 runden Rückleuchten, die bis zum Jahr 2013 beibehalten wurden! 1962 hat auch das Heck, das später in der 1963er und folgende weitergeführt wird.

Die Front einer **1961er** muss also so aussehen:



- Der Grill zeigt ein Aluminium Gitter mit Mittelbalken wie auf dem Bild hier oben. Es gibt, 8 Querstreben über dem Mittelbalken und 6 darunter. Der Mittelbalken ist verchromt, genau wie die Grillumrandung.
- Die Lufteinlässe rechts und links vom Grill sind nach wie vor Fake und sind innen schwarz lackiert. Auch diese Umrandungen sind verchromt.
- Der vorstehende Kennzeichenhalter ist geblieben. (Bumperette)
- Die Scheinwerferringe sind nicht mehr verchromt, sondern in Wagenfarbe lackiert.
- Statt des runden Corvetteemblems über dem Grill gibt es jetzt die einzelnen Buchstaben „Corvette“ aufgeklebt, darüber die gekreuzten Flaggen.
- Seitlich gibt es immer noch die Zierleiste um die Coves und es gibt auch noch die 3 Sidespears von den Vorjahren in den Luftaustritten hinter den Vorderrädern!
- Es gibt nach wie vor die Coves in Kontrastfarbe, obwohl das Fahrzeug hier oben solid white ist und keine Kontrastfarbe aufweist.
- Die Zierleiste auf den Kotflügeln ist geblieben.

Die Front wurde für **1962** weiter verändert. Das Auto wirkt „moderner“. So sieht die 1962 Front aus:



Die 1962er Front ist an folgenden Merkmalen erkennbar:

- Das Kühlergitter ist jetzt schwarz eloxiert, inklusive eines schwarzen Mittelbalkens. Es hat aber tatsächlich einige frühe 1962er Corvetten gegeben, die mit einem goldfarbenen eloxierten Grill ausgeliefert wurden. Die Gründe dafür sind unsicher, es wird aber vermutet, dass es nicht genügend schwarze Grills gegeben hat. Es gibt, wie 1961 8 Querstreben über dem Mittelbalken und 6 darunter.
- Die (nicht geöffneten) Lufteintritte rechts und links neben dem Grill sind immer noch schwarz. Der vorstehende Kennzeichenhalter ist geblieben. (Bumperette)
- Die Scheinwerferringe sind nicht mehr verchromt, sondern in Wagenfarbe lackiert.
- Statt des runden Corvetteemblems über dem Grill gibt es jetzt die einzelnen Buchstaben „Corvette“ aufgeklebt, darüber die gekreuzten Flaggen in einem Chromkreis.
- Seitlich gibt es **keine (!)** Zierleiste um die Coves und es gibt jetzt auch keine 3 Sidespears in den Luftaustritten hinter den Vorderrädern mehr! Dort sind jetzt eine Reihe von feinen Sidespears eingebaut (Bild bei „Embleme“ weiter unten in dieser Kaufberatung!).
- Es gibt die Coves **nicht mehr** in Kontrastfarbe.
- Unter den Türen ist jetzt eine breite verchromte Zierleiste vom Vorderrad zum Hinterrad eingebaut.
- Die Zierleiste auf den Kotflügeln ist geblieben.

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

Solltest Du vor so einem Auto stehen, und es hat Chromzähne im Grill, handelt es sich wahrscheinlich um eine 1958er bis 1960er Corvette und die entsprechende Kaufberatung hier im Forum sollte zu Rate gezogen werden.

Hauptunterschiede zu den Vorjahren:

1961 gab es folgende Unterschiede zu den Vorjahren: (Der 283er V8 bleibt in 1961)

1. Neuer Grill, alufarben mit verchromtem Mittelbalken
2. Scheibenwaschanlage, Einstiegsleuchten, Handbremswarnleuchte und Sonnenblenden sind jetzt Standard
3. Neues Heck
4. Neuer Unterboden, um das neue Heck anzupassen, die Getriebetunnelbreite wurde um 19 Prozent reduziert.

5. Längere Sitzschienen (2,5 cm)
6. Neue Dichtungen zwischen Karosserie und den Dächern.
7. Scheibenwischer umgestellt von Drahtantrieb auf Gestängeantrieb.
8. Neue Zylinderköpfe, die der Form der nicht in die Serie eingeführten Aluköpfe übernommen hatten, daher gab es jetzt PS Leistungen von 275 und 315 PS bei den Benzineinspritzern anhängig von den Standard oder Spezialnockenwellen. Die speziellen Kolben trieben die Verdichtung hoch bis 11 zu 1!
9. Aluminium Kühler wird Standard bei allen Corvetten.
10. Der Kühlerdeckel wird verstärkt, 13 Pfund Gegendruck, dadurch entsteht eine etwas höhere Kühlkapazität.
11. Der thermostatgesteuerte Kühlerventilator, der vorher als Sonderausstattung geordert werden konnte, wird zum Standard.
12. Die Handbremskontrollleuchte wird Standard aber Anfang 1961 wurde das Blinkrelais der Warnleuchte weggelassen.

1962 gab es folgende Unterschiede zu den Vorjahren:

1. Es gibt einen neuen, größeren Motor, 327cui, also 5,4 Liter Hubraum in verschiedenen Leistungsstufen.
2. Neuer Grill in schwarz
3. Neue Sidespears, feine Reihe von Spears, statt der vorherigen 3 Stück pro Seite.
4. Neue Hauben und Cove- Embleme
5. Verchromte Schwellerleisten.
6. Der Verteiler wird geändert und treibt den Drehzahlmesser an, bei allen Modellen 62.
7. Der Auspuff ist an einigen Stellen beschichtet.
8. Geänderte Benzineinspritzung für schnelleren Motorstart und verbesserte Kaltlaufeigenschaften.
9. Stärkere Kolben für die neuen Hochleistungsmotorversionen.

Fahrzeugüberprüfung im Stand:

- a) 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 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. Das blieb auch so für 61 und 62.

Fahrgestellnummernkreis:**1961:**

10867100001- 10867S110939

1962:

20867100001- 20867S114531

- 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) Verdeck prüfen, ist es heil? Lässt es sich einigermaßen leicht bewegen? Wenn das Verdeck geschlossen wird, darf sich der Rand der Frontscheibe nicht nach oben bewegen. Wenn das der Fall ist, sind innen im Rahmen die Halter gebrochen. Die Reparatur ist nicht ganz einfach. Ein korrekt eingestelltes Verdeckgestänge hat keinen Knick über den Türen. Wenn das so ist, dann gibt es Problem, das kann man mit montierter Verdeckhaut nicht unbedingt in den Griff bekommen!
- g) Wie sehen die Sitze und der Teppich/ Innenraum aus?
- h) Aufpassen! Die C1 Bj 61/62 Fahrzeuge hatten die Scheibenwaschanlage zum ersten Mal als Standard! Diese Wisch- Waschanlage lief auf Unterdruck mit einem Unterdrucktank, Unterdruckpumpe usw. Die Chance, dass das nicht funktioniert liegt bei weit über 50 Prozent! Bei Vergasermotoren ist sie links im Motorraum, vor der Spritzwand, bei Benzineinspritzern auf der rechten Seite. Dazu gab es einen Unterdrucktank, Unterdruckleitungen, eine Waschpumpe, per Unterdruck gesteuert usw. Diese Dinger sind sehr anfällig!
- i) Scheibenwischer prüfen! Die Scheibenwischer dieser Baujahre wurden erstmalig mit einem Exzenter und Gestänge angetrieben, statt mit den dünnen hoch gespannten Stahlseilen!. Die Achsen der Wischer fressen gerne mal fest!
- j) Frontscheibe prüfen! In diese Autos gehört eine „weiße“ Frontscheibe, keine getönte!!! (Wir fahren alle eine leicht getönte Frontscheibe, weil vielen von uns das weiße „Klofenster“ nicht so gut gefällt!) Wenn die Scheibe kaputt ist, ist ein Wechsel kompliziert und teuer!
- k) Am besten versuchen, den Bremsflüssigkeitsbehälter zu öffnen und zu sehen, wie die Bremsflüssigkeit aussieht. Wenn es eine braune Brühe ist, wird meistens ein neuer Hauptbremszylinder und neue Radbremszylinder fällig.

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 Scheinwerfereinsätze in Halogen Bauform.
2. Sämtliche Glühbirnen müssen eine EU Prüfzelle haben
3. Sonnenblenden sind Pflicht! Diese waren aber auch eine Standardausstattung zu der Zeit!
4. Abschleppösen vorne, evtl auch hinten
5. Warnblinkanlage
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. 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.

Am besten sind die Reifen von www.cokertire.com

9. Felgen

Die originalen Felgen haben keinen Hump, das ist der Rand innen auf der Felge, der dafür sorgt, dass der Reifen nicht nach innen herunter springen 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.

10. Typenschild

Früher wurde verlangt, dass ein Typenschild nach deutschem Muster im Motorraum montiert wird. Das scheint jetzt nicht mehr überall der Fall zu sein.

11. Ausnahmegenehmigungen:

Normalerweise braucht man eine Ausnahmegenehmigung für das fehlende Lenkradschloss, ich musste einen Sperrbalken kaufen, dann eine Ausnahmegenehmigung für die „nicht- blaue“ Fernlichtkontrollleuchte.

12. Verzollungsnachweis

13. Unbedenklichkeitsbescheinigung wird jetzt bei der Zulassungsstelle abgerufen vom Kraftfahrt Bundesamt, um zu prüfen, ob noch kein KFZ Brief für das Auto ausgestellt war.

14. Der TÜV muss die maximale Kennzeichengröße bescheinigen, damit die vordere Bumperette und die Stoßstangen hinten nicht geändert werden müssen.

15. Abgasprüfung muss bestanden werden, evtl muss der Vergaser für die Prüfung anders eingestellt werden. Maximaler CO Wert ist meisten 4 Prozent.

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 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!

Ausstattungen und Optionen:

1961 waren folgende Optionen Produktionszahlen und Preise in der Orderliste:

1961

Code	Equipment	Quantity	Retail
2934	Corvette Convertible	10,939	\$3,934.00
Base	230 HP w/1x4BC	5,357	no chg.
	w/Manual Transmission	4,131	
	w/Powerglide	1,226	
Base	Close-Ratio 3-Speed	2,468	no chg.
Base	Black Soft Top	3,052	no chg.
FOA 101	Heater	10,671	\$102.25
FOA 102	Wonderbar Radio	9,316	\$137.75
	w/Carbureted Engines	8,015	
	w/Fuel Injected Engines	1,301	
RPO 276	15x5-1/2K Wide Wheels (5)	337	no chg.
RPO 290	6.70-15" Whitewall Tires	9,780	\$31.55
RPO 313	Powerglide	1,458	\$199.10
	w/230 HP	1,226	
	w/245 HP	232	
RPO 353	275 HP w/Fl*	118	\$484.20
RPO 354	315 HP w/Fl/Hi-lift*	1,462	\$484.20
RPO 419	Auxiliary Hard Top	5,680	
	In place of Soft Top	2,285	no chg.
	In addition to Soft Top	3,395	\$236.75
RPO 426	Power Windows	698	\$59.20
RPO 440	Two-Tone Exterior Paint	3,368	\$16.15
RPO 468	270 HP w/2x4BC/Hi-lift	2,827	\$182.95
RPO 469	245 HP w/2x4BC	1,175	\$150.65
	w/Manual Transmission	943	
	w/Powerglide	232	
RPO 470	White Folding Top	5,602	no chg.
RPO 473	Hydraulic Top	422	\$161.40
RPO 675	Positraction Rear Axle*	6,915	\$43.05
RPO 685	4-Speed Transmission	7,013	\$188.30
RPO 686	Metallic Brakes*	1,402	\$37.70
RPO 687	H-D Brakes & Steering*	233	\$333.60
LPO 1408	6.70-15" Nylon Blackwall Tires	--	\$15.75
LPO 1625	24-Gallon Fuel Tank	--	\$161.40

Note: (*) Available only with Standard 3-Speed or Optional 4-Speed Transmissions.

1962 waren folgende Optionen Produktionszahlen und Preise in der Orderliste:

1962			
Code	Equipment	Quantity	Retail
2934	Corvette Convertible	14,531	\$4,038.00
Base	250 HP w/WCFB	4,907	no chg.
	w/Manual Transmission	3,840	
	w/Powerglide	1,067	
Base	3-Speed Transmission	1,681	no chg.
	w/250 & 300 HP	1,619	
	w/340 & 360 HP	62	
Base	Black Soft Top	4,727	no chg.
FOA 102	Wonderbar Radio	13,076	\$137.75
	w/Carbureted Engines	11,392	
	w/Fuel Injected Engine	1,684	
RPO 203	3.08:1 Regular Rear Axle	—	no chg.
RPO 242	Crankcase Ventilation (Calif.)	—	\$5.40
RPO 276	15x5-1/2K Wide Wheels (5)	561	no chg.
RPO 313	Powerglide	1,532	\$199.10
	w/230 HP Engine	1,067	
	w/300 HP Engine	465	
RPO 396	340 HP w/AFB/Hi-lift	4,412	\$107.60
RPO 419	Auxiliary Hard Top	8,074	
	In place of Soft Top	3,179	no chg.
	In addition to Soft Top	4,895	\$236.75
RPO 426	Power Windows	995	\$59.20
RPO 470	White Folding Top	6,625	no chg.
RPO 473	Hydraulic Top	350	\$139.90
RPO 488	24-Gallon Fuel Tank	65	\$118.40
RPO 582	360 HP w/FI/Hi-lift	1,918	\$484.20
RPO 583	300 HP w/AFB	3,294	\$53.80
RPO 675	Positraction Rear Axle	14,232	\$43.05
RPO 685	4-Speed Transmission	11,318	\$188.30
	w/250 & 300 HP	5,050	
	w/340 & 360 HP	6,268	
RPO 686	Metallic Brakes	2,799	\$37.70
RPO 687	H-D Brakes & Steering	246	\$333.60
RPO 1832	6.70-15" Whitewall Tires	—	\$31.55
RPO 1833	6.70-15" Nylon Blackwall Tires	—	\$15.70

Farben und Innenraumkombinationen und Karosserie:

Von Jahr zu Jahr waren die Farben und Innenraumkombinationen unterschiedlich.

Hier jetzt die einzelnen Möglichkeiten. Es ist ja bekannt, dass diese Corvette-Modelle seitlich eine Einbuchtung haben, die bis in die Türen hineingeht. Diese „Coves“ sind bei den 1961er Modellen noch mit einer Edelstahlziehleiste umrandet. Die Coves waren auf Wunsch in einer Kontrastfarbe lackiert.

Aus der Tabelle hier unten geht auch die Innenraumfarbe 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 SPOs (Special production options) gab, das heißt, dass ein Hersteller wie GM/Chevrolet für einige Personen 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!

1961:

1961 CORVETTE COLOR & TRIM COMBINATIONS					
Paint RPO	Solid Body ¹	Two-Tone ²	Two-Tone ³	Wheels	Interior: instrument panel and trim combinations ⁴
503	black			black	black ⁵ , red ⁶ , med. fawn ⁷ , med. blue ⁸
510	white			white	black ⁵ , red ⁶ , med. fawn ⁷ , med. blue ⁸
506	red			red	black ⁵ , red ⁶ .
509	silver			silver	black ⁵ , red ⁶ , med. blue ⁸
501	med. fawn			med. fawn	black ⁵ , red ⁶ , med. fawn ⁷
523	maroon			maroon	black ⁵ , med. fawn ⁷
502	med. blue			med. blue	black ⁵ , med. blue ⁸
513	med. blue-white	med. blue			black ⁵ , med. blue
521	med. fawn-white	med. fawn			black ⁵ , red ⁶ , med. fawn ⁷
507	black	silver	black		black ⁵ , red ⁶ , med. fawn ⁷ , med. blue ⁸
515	white	silver	white		black ⁵ , red ⁶ , med. fawn ⁷ , med. blue ⁸
518	red	white	red		black ⁵ , red ⁶
527	silver	white	silver		black ⁵ , med. fawn ⁷ , med. blue ⁸
529	maroon	white	maroon		black ⁵ , med. fawn ⁷

¹"Solid body" included hood, top well and lid, and rear compartment (trunk) lid.

²Two-tone body except door and fender insert area.

³Two-tone door and fender insert area.

- 1) Die „solid“ Farbgebung ohne Kontrastcoves inkludiert Haube, Verdeckkastendeckel und Kofferraum.
 - 2) Zweifarbkarosserie, Grundfarbe ohne Kotflügel und Türeimbuchtung.
 - 3) Kontrastfarbe Coves
- Wie schon 1960, werden 1961 die Felgen außen in Karosseriefarbe nicht Cove Farbe lackiert.

1962

1962 CORVETTE COLOR & TRIM COMBINATIONS

Paint	Body	Wheels ¹	Interior: instrument panel and trim combinations ²
900	black	black	black ³ , red ⁴ , med. fawn ⁵
936	white	white	black ³ , red ⁴ , med. fawn ⁵
923	red	red	black ³ , red ⁴ , med. fawn ⁵
940	silver	silver	black ³ , red ⁴
948	maroon	maroon	black ³ , med. fawn ⁵
920	med. fawn	med. fawn	red ⁴ , med. fawn ⁵
938	beige	beige	red ⁴ , med. fawn ⁵

1961 was the last year for two-tone exterior Corvette colors. All parts of the 1962 Corvette bodies, including the auxiliary hardtops, were painted the same color.

¹1962 Corvette wheels were painted the same color as the exterior with blackwall tires or wide wheels (RPO 276). When whitewall tires were specified, wheels were black.

²The following interior parts were all painted in the trim combinations shown: heater hole cover panel, instrument cluster panel, instrument panel tray, defroster escutcheons, radio grille screen, radio grille screen moldings, instrument panel trim pad end caps, directional signal housing, steering wheel, and cowl side trim panel.

³Black, standard production interior color.

⁴Red, RPO 490-D.

⁵Med. fawn, RPO 490-F.

Oil filler tube assembly:

The painting instructions for the 1961 and 1962 chassis, body and sheet metal sections date back to 1958. These instructions stated that the oil filler tube assembly was to be painted with silver baking dulux (enamel). A small number of 1958 to 1962 Corvettes have appeared with their oil filler tubes painted black. These Corvettes appear to be original examples, the black tubes appearing occasionally in random fashion.

403

1961 war das letzte Jahr der Zweifarblackierungen gewesen. 1962 Corvetten waren immer in einer Farbe lackiert, die Felgen entsprechend. Wenn die Felgen in Fahrzeugfarbe lackiert wurden, gab es nur schwarze Reifen. Weisswandreifen waren eine „Regular Production Option“, dann waren die Felgen schwarz lackiert auch auf der Aussenseite.

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:

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!

Soft Top (Faltverdeck)

Das Verdeck gab es in folgenden Farben:

1961

Schwarz, Weiß, Blau

Nach den Production Abstracts wurden 5602 Fahrzeuge ausgeliefert mit weißem Faltdach, während blau und schwarz wohl nicht gelistet wurden.

Da immerhin 10939 Fahrzeuge als 1961er Modell ausgeliefert wurden, ist wohl damit zu rechnen, dass die Chevy „Buchführung“ nicht so ganz akkurat war.

Es gab noch die Production Option 473, „Hydraulic folding top“ das bei 422 Autos eingebaut wurde, davon 103 in weiß, 52 in blau, 211 in rot und 56 in beige.

1961 gab es rechts und links am Ende des Verdeckkastendeckels die „side straps“, das sind Kunstlederstreifen, die die Öffnungen für das Verdeckgestänge abdecken.

Komischerweise sollen die side straps ab Fahrgestellnummer 10867S107000 weggefallen sein, und erst im Produktionsjahr 1962 wieder montiert worden sein.

1962

Weiss, rot, schwarz und beige als option 470, laut „Buchführung“ sind nur 6625 weiße Dächer ausgeliefert worden, weitere Zahlen für die Farbverteilung gibt es nicht, bei 14531 gebauten Autos in 1962 muss es auch die anderen Dachfarben gegeben haben.

Unter der Production Option RPO 473 gab es wieder das hydraulische Faltdach, es wurde 350 mal geordert, davon 138 in weiss, 158 in rot und 54 in beige.

Innen sind die Soft tops aus Leinengewebe in schwarz. Rechts und links innen im Dach sind die schwarzen „Pads“, d.h. gepolsterte Streifen, die mit SCHRAUBEN auf die

Verdeckstangen geschraubt sind (keine Popnieten!). Die Verdeckstangen haben dafür Gewindelöcher.

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

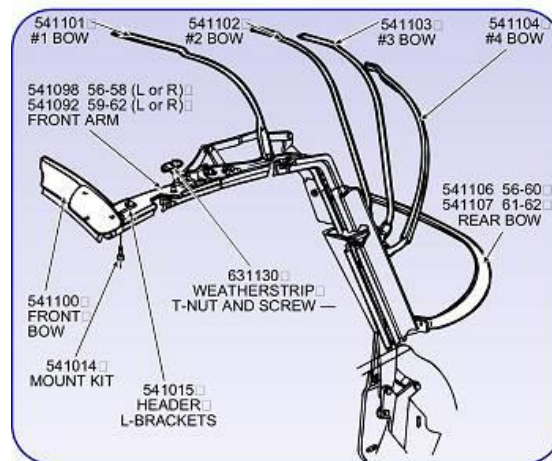
Außerhalb der Gurte zu den Ecken hin ist auf jeder Seite ein Textilstreifen mit einem Druckknopf oben angebracht, damit vor dem Einfalten des Verdecks der Rear Bow nach oben geklipst werden kann. (Wenn das Dach im Verdeckkasten liegt)

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 sichtbar sein.

Verdeckgestänge

Das Verdeckgestänge ist in glänzender schwarzer Farbe lackiert.



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.

Verdeckdichtung zum Verdeckkasten

Grundsätzlich sind die Dächer 1961 und 1962 gleich, nur gibt es beim 62er Dach eine zusätzliche runde Dichtung aus Gummi ca. 8 mm Durchmesser und 10 cm lang.

Diese Dichtung ist hinter der Verdeckdichtung auf dem Verdeckkastendeckel montiert, um die Dichtung stärker an den Verdeckkastendeckel im Bereich der Mittelfalte anzupressen.

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 unsichtbaren 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 Motorraumausschnitts. Die Karosserie bitte sorgfältig auf weitere Risse prüfen!

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!

Motorhaube:

Die Motorhaube der 1961 und 1962er 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

1961:

- Der Grill zeigt ein Aluminium Gitter mit Mittelbalken wie auf dem Bild hier oben. Es gibt, 8 Querstreben über dem Mittelbalken und 6 darunter. Der Mittelbalken ist verchromt, genau wie die Grillumrandung.
- Die Lufteinlässe rechts und links vom Grill sind nach wie vor Fake und sind innen schwarz lackiert. Auch diese Umrandungen sind verchromt.

1962:

- Das Kühlergitter ist jetzt schwarz eloxiert, inklusive eines schwarzen Mittelbalkens. Es hat aber tatsächlich einige frühe 1962er Corvetten gegeben, die mit einem goldfarbenen eloxierten Grill ausgeliefert wurden. Die Gründe dafür sind unsicher, es wird aber vermutet, dass es nicht genügend schwarze Grills gegeben hat. Es gibt, wie 1961 8 Querstreben über dem Mittelbalken und 6 darunter.
- Die (nicht geöffneten) Lufteintritte rechts und links neben dem Grill sind immer noch schwarz. Der vorstehende Kennzeichenhalter ist geblieben.

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

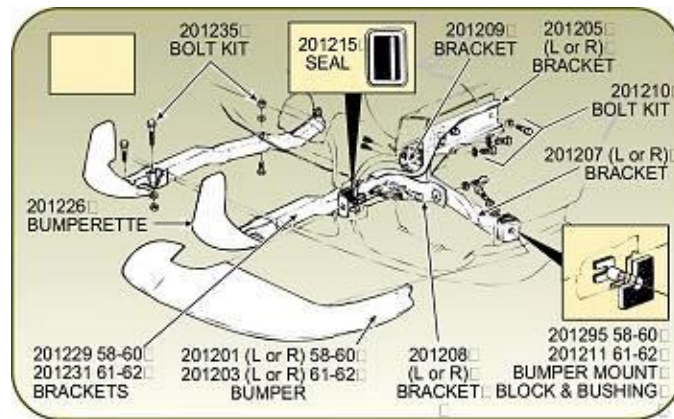
Rechts und links der Kühllöföffnung sind vorgetäuschte Lufteinlässe, die nach hinten geschlossen sind. Die GFK Platte hinter diesen Lufteinlässen ist in mattschwarz lackiert. Horizontal in der Mitte werden die Lufteinlässe durch die Stossstange geteilt. Dort ist auch jeweils eine Chromumrandung, die aus dem oberen und unteren Teil besteht.

Hupen

Die Hupen sind Relais hupen 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 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:

FRONT und Heck:

1961:

Vorne am Fahrzeug befinden sich die einzeln aufgebrachten Buchstaben „Corvette“ unter einem Emblem von gekreuzten Flaggen mit einem großen „V“!



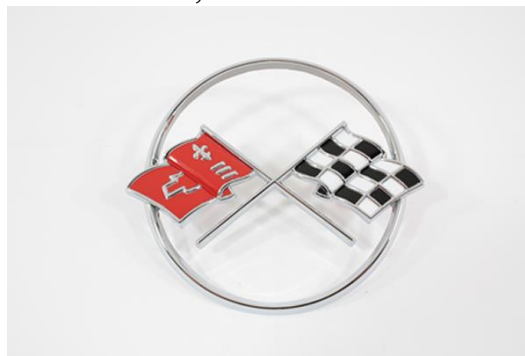
Hinten gibt es ein Emblem das grundsätzlich goldene Schrift und goldene „V“ haben, silberne Versionen sind verblichen! Unter den Emblemen sind silberfarbene Aluminiumbecher in Form einer halben Hohlkugel.



1962

Vorne

1962 gibt es vorne wieder die einzeln aufgeklebten Buchstaben „Corvette“ aber das Emblem darüber sieht etwas anders aus, so wie hier:



Hinten

Hier wird es ganz anders, hinten ist die aluminiumfarbene Schüssel hinter dem Emblem auf schwarz geändert worden, während das Emblem selber chromfarben wurde. Auch hier gab es wieder Chevy Inkonssequenzen. Die ersten 62 wurden wohl mit einem goldenen Emblem über einer schwarzen „Schüssel“ ausgeliefert.

Das „richtige“ Emblem sieht dann ungefähr so aus:



Seitenembleme:

Die Seitenembleme **1961** bestehen aus einem roten und blauen Balken mit dem Schriftzug Corvette in der Mitte, so wie hier abgebildet!



Die Fuel injection Embleme sahen so aus im Baujahr 1961 und waren oben am Kotflügel direkt vor den Türen montiert:



Die Seitenembleme **1962** sahen schon wieder ganz anders aus, man kam fast zurück zu der Form vom 1958 bis 1960, nur gab es zusätzlich das große „V“, so wie hier:



Fuel injection emblems auf den Corvette Seiten sahen 1962 so aus und waren oben am Kotflügel direkt vor den Türen montiert:



Zierleisten und Side Spears:

1961:

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.

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 sind!

Edelstalleisten laufen in der Mitte oben auf den Kotflügeln von den Frontscheinwerfern in Richtung Windschutzscheibe. Die Passung dieser Leisten mit den Scheinwerferumrandungen waren oft schlecht. Die Scheinwerferumrandung stand oft über den Leisten!

1962:

Auf beiden Seiten sind die Karosserieeinbuchtungen (Coves) aber es gibt keine Edelstahl Zierleisten mehr. Dafür gibt es eine breite Chromzierleiste unter den Türen vom vorderen Radausschnitt bis zum hinteren. Schwellerleiste.

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

Edelstalleisten laufen in der Mitte oben auf den Kotflügeln von den Frontscheinwerfern in Richtung Windschutzscheibe. Die Passung dieser Leisten mit den Scheinwerferumrandungen waren oft schlecht. Die Scheinwerferumrandung stand oft über den Leisten!

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 Glass 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. Diese Spiegel wurden 1961 und 1962 weiter verbaut.

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 zeigt.

Die Entlüftungsleitung, der Halter der Leitung, die Durchführung der Entlüftungsleitung und die Gummipuffer sind mit lackiert. Bei den 58er bis 60er Modellen waren die Tankklappen oben angeschlagen, **bei den 61er und 62er vorne.**

Heck

Kofferraumdeckel:

Der Kofferraumdeckel der 1961 und 1962 ist gleich, das Heck dieser Modelle weicht ganz erheblich ab von den vorherigen Modellen. Das Heck gleicht der 1963er Corvette C2 und hat 1961 zum ersten Mal die 4 runden roten Rückleuchten. Es gibt eine Mittelfalte auf dem Koffer- und Verdeckkastendeckel.

Stossstange, Kennzeichenbeleuchtung hinten:

Auch die hinteren Stossstangen sind komplett anders und haben nichts mehr mit denen der 58- 60er Modelle zu tun! Die Auspuffrohre der 61er und 62er Modelle sind nicht mehr sichtbar in der Stoßstange, sondern enden diskret mit einem kleinen Bogen nach unten rechts und links unter dem Heck. Jede Stoßstangenseite ist mit 3 Haltern befestigt.

Rückleuchten

Es gibt jeweils zwei rote Rückleuchten pro Seite. Die Rückleuchtengläser sind aus rotem „Kunststoffglas“ und die Anschlüsse sind bei den 61er Fahrzeugen sind innen ungeschützt was leicht zu Kurzschlüssen führen kann. Ab 1962 wurde das Problem mit grauen konischen Abdeckungen abgestellt. Rückfahrscheinwerfer gab es weder bei der 61er noch bei der 62, evtl. vorhanden Leuchten sind nachträglich montiert worden und nicht original.

Radio Antenne

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

Die Mutter mit ziemlich scharfem oberem Rand und die Unterlegscheibe sind aus schwarzem Kunststoff. Das Massekabel ist von der Antenne unten an den Rahmenbolzen geführt. Die Antenne darf keine Farbspuren der Kofferraumlackierung haben.

Reifen:

Die Reifen, die auf diese Modelle gehören sind Diagonalreifen von dem Format 6.70x15'' 1961 mit Weißwand, 1962 nur schwarz Reifen, Weisswandreifen waren 1962 aufpreispflichtig. Diese Diagonal 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 breit, also ca 6,5 cm breit!

Radkappen

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



Abbildung Spinner:



Felgen

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!)

1961

Aussen Wagenfarbe, innen schwarz

1962

Aussen Wagenfarbe, innen schwarz bei schwarzen Reifenseiten. Wenn Weisswandreifen, dann außen und innen schwarz

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. 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.

Das Chassis (Rahmen) der Corvette ist lackiert in schwarz seidenmatt, also glänzend mit einem leicht matten Touch.

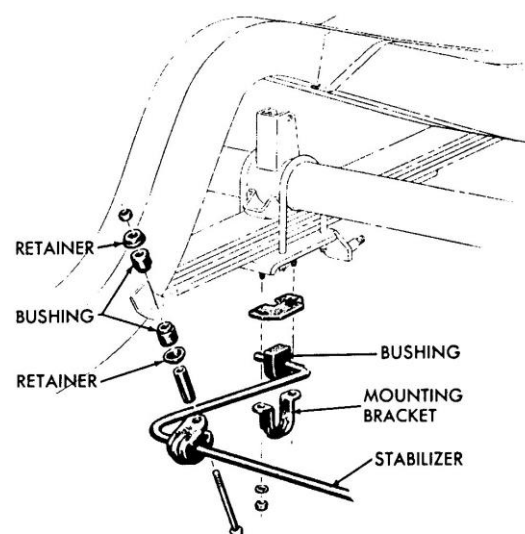
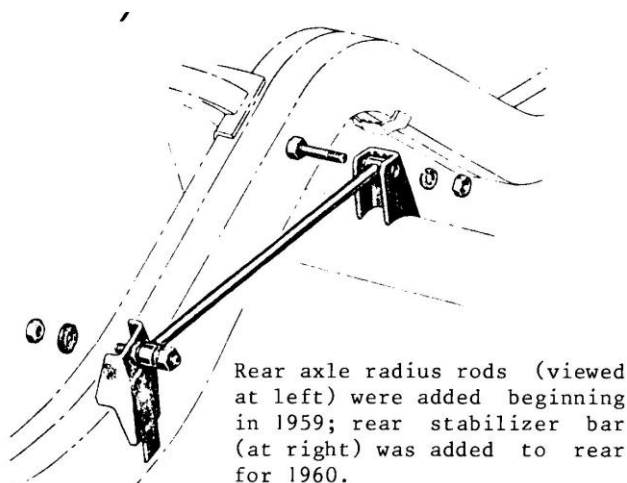
Benzin- und Bremsleitungen sind unlackiert und verlaufen am rechten Rahmen entlang. Bremsleitungen auf der Innenseite, Kraftstoffleitungen auf der Außenseite.

Hinterachse**1961 und 1962**

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, der für 1961/62 beibehalten wurde!

Die Rebound Straps (Textilgewebestreifen die von oben den maximalen Ausfederweg begrenzen) sind Teilnummern 3774449 und sind als heutige Ersatzteile für die 61er und 62er passend. Für ältere Corvetten müssen die Straps gekürzt werden.



Stoßdämpfer und Blattfedern:

Die Stoßdämpfer und Blattfedern sind grundsätzlich schwarz lackiert.

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:

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)

1961 und 1962

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

Hier unten 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.**

1961 hatten die Drehzahlmesser für Motoren mit hydraulischen Stößeln, auch RPO 579 einen Grenzbereich von 5500 U/min, also auch die Basismotoren gehörten dazu. 1961 wurden die Basisdrehzahlmesser von der Lichtmaschine angetrieben.

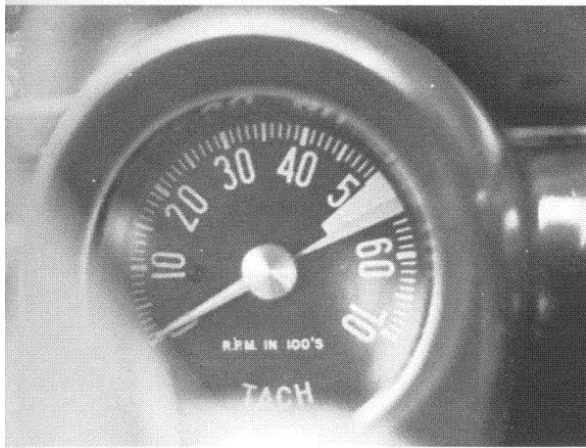
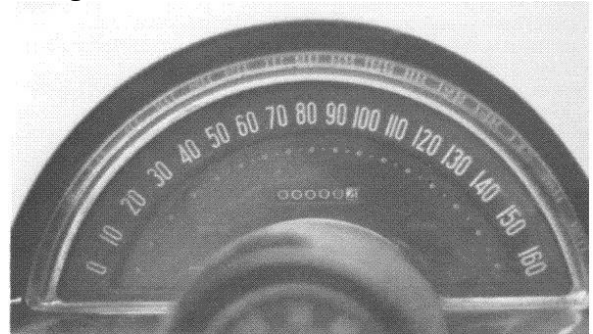
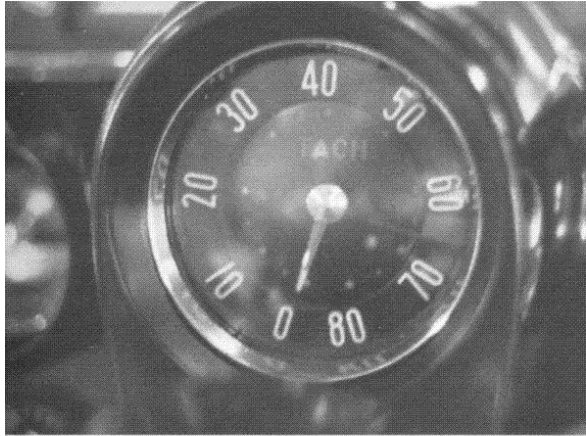
Die 1961/62er Motoren der RPOs 582 und 396 wurden angetrieben vom Verteiler und hatten einen Anzeigebereich von 0 bis 7000 U/min, mit einem Grenzbereich bei 6500 bis 7000.

Der Drehzahlmesser der 61er RPO 468 hat die selben Einteilungen mit dem Grenzbereich von 6500 bis 7000, wird aber von der Lichtmaschine angetrieben, kann also nicht verwendet werden für die Motoren RPO 582 und 396.

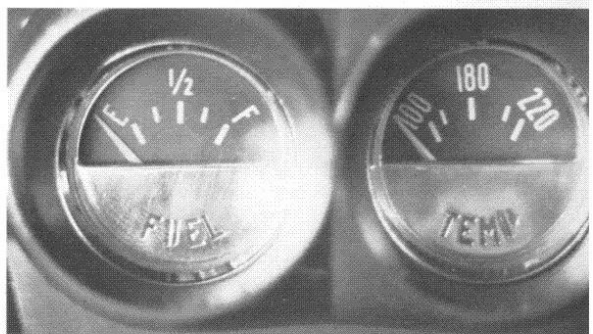
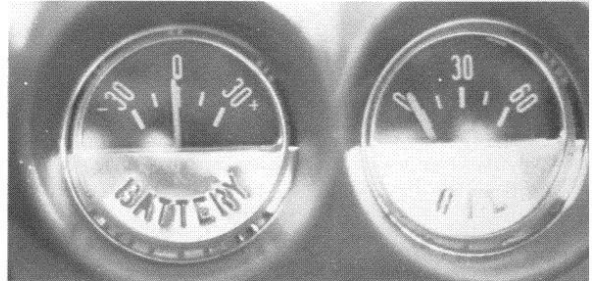
Der Basis Drehzahlmesser 1962 wurde in allen hydraulischen Stößelmotoren verwendet, das betraf die 250 PS Basismaschine genauso wie für die RPO 583 Einspritzmaschine mit 300 PS!

Die mechanischen Stößelmotoren hatten einen anderen Drehzahlmesser.

Die 1962er Drehzahlmesser wurden vom Verteiler angetrieben.



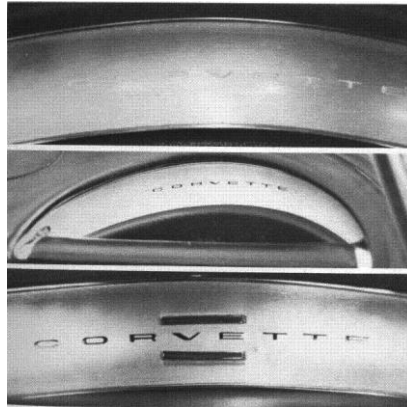
Above: Speedometer for '58. Kilometer-graduated speedometer in '59 car, destined for Switzerland. Below: Instruments for 1958-'59 cars had round-tipped needles, for 1960-'62 they were tapered and sharp-tipped.



From the top: Tach used in '58 for high performance, high-lift-cam engines, RPO 469 and RPO 579. Base tach, part number 1548803, used for 1959 cars. Base tach for 1960-1962 Corvettes, this same tachometer also being used on all hydraulic-lifter engines (RPO 469 and RPO 579) that year as well.

Armaturenbrett Beifahrerseite

Vor dem Beifahrer ist der Haltegriff, dahinter im Armaturenbrett ist ein Aluminiumblech mit der Aufschrift „Corvette“ in schwarzen Buchstaben die oben von einer roten und unten von einer blauen Linie begrenzt wurden.

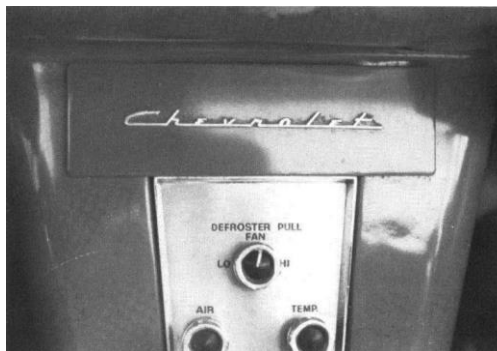


1961 und 1962er im Bild unten!

Radio, Uhr, Heizung

Radio (FOA 102)

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 61er und 62er Modellen sind ganz anders als die der vorherigen Jahre. Hier eine Abbildung: Die Drucktasten sind nicht mehr als massive Gussstücke ausgeführt, sondern aus Blech gepresst und hohl. Dieses hier ist ein originales Radio nachgebaut in moderner Technik:



Fahrzeuge mit Radio haben einige Zusatzausstattungen:

Es gab zusätzliche Entstörkondensatoren an der Lichtmaschine, am Regler, am positiven POL der Zündspule und an den Amperemeterverbindungen. 6 Zusätzliche Massekabel

waren montiert. Ausserdem wurde ein „Metal Shielding“ montiert, das die ganze Zündanlage abdeckte.

Heizungsknöpfe

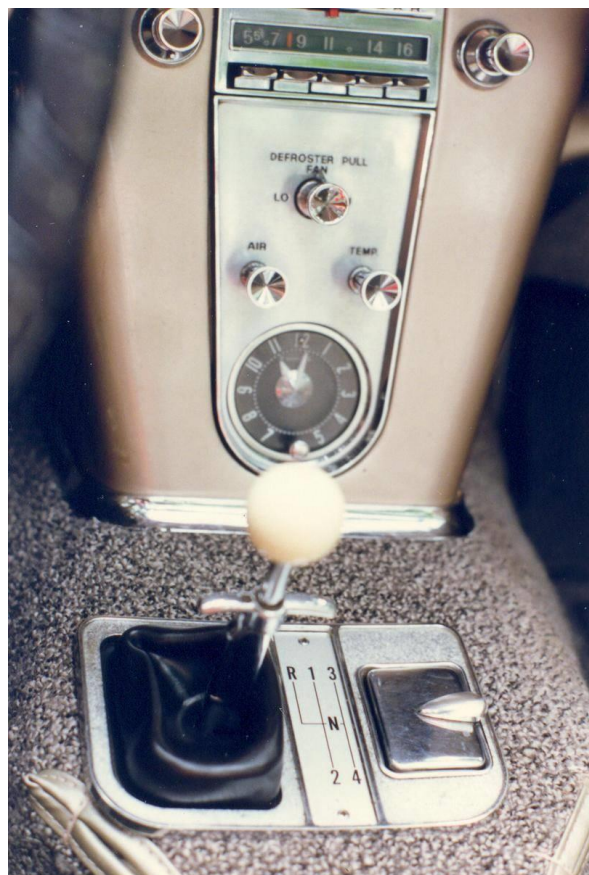
Aufpassen, 1961 war die Heizung eine Aufpreisoption (FOA 101)! 1962 war die Heizung Standardausstattung!

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, (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 war bei der 1961er und 1962er von einem Rand umgeben. Der Rand sollte in seidenmatter Innenraumfarbe lackiert sein.

Windschutzscheiben Defroster Düsen

Sind in seidenmatter Innenraumfarbe lackiert, nicht verchromt.

Innenspiegel

Der Innenspiegel dieser Baujahre ist trapezförmig, unten breiter als oben und mit grau getöntem Glas versehen. Die Maße des Spiegels sind unten: 20,4 cm, Höhe ist 5,66 cm (8,03“ x 2,23“)

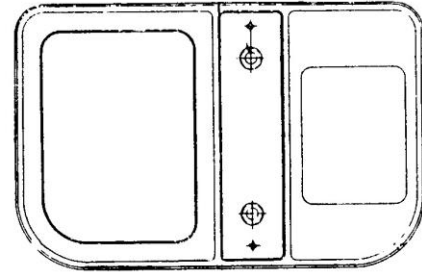
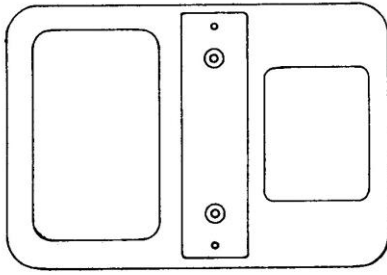
**Schaltkulissee:**

Die Schaltkulissee 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 war. Die Getriebe wurden unverändert übernommen für die 61er und 62er Modelle. Aufpassen! 1961 war das Powerglidegehäuse aus Gusseisen, 1962 aus Aluminium.!

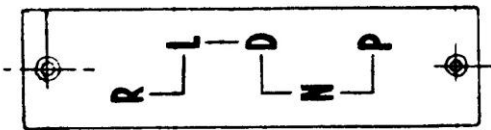
Dabei war die linke Umrandung in allen 1958ern zu finden, und in den 1959 und 1960ern mit Powerglide oder 3 Gang Getriebe. Die rechte Form gab es in 1959 und 1960ern mit 4 Gang Getriebe.

Bitte aufpassen, bei dem Schaltschema für die Powerglide!

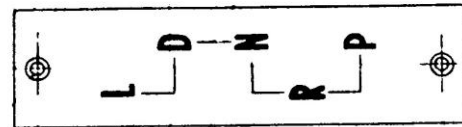
Wie hier unten zu sehen veränderte sich die Ganglage! Die Powerglide hatte die Parkposition hinten(!) Das linke Schaltschema hier unten wurde in den früher 1958ern noch verbaut, danach gab es bis **1961** das rechte Schema!



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

1962 sah das Schaltschema für die Powerglide so aus:

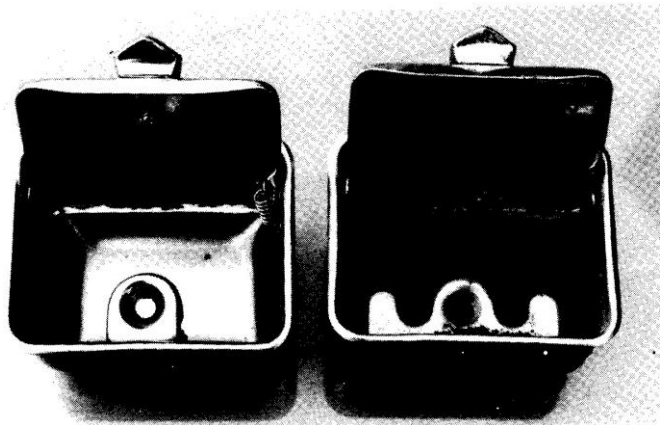


3796110

1961 gab es nicht nur den massiv weißen Schaltknauf aus Tenite, 1,5 inch (3,81 cm) im Durchmesser, es gab aber auch hohle „white delrin“ Schaltknaufe, die eine fühlbare horizontale Schweissnaht hatten, wie einen Äquator.

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) 1961 und 1962 führten das 60er Modell weiter.

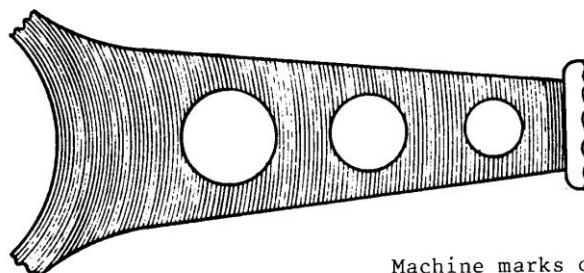


Common 1958-60 ashtray (left) with spring-loaded lid and chrome lift knob, has cigarette snuffer only; late 1960 may show random use of additional cigarette retention notches as pictured.

Lenkrad

Das Lenkrad hat einen Plastikkranz und ist mit einer Art Lederprägung versehen. Die Farbe des Kranzes gleicht der des Innenraums.

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.

Sitze:

1961 wurden die Sitzschienen um 2,5 cm im Vergleich zu den Vorjahren verlängert.

Es gab ein Untergestell, in das die Lehne eingehängt wurde. Das Sitzkissen ist nur aufgeschnappt. 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.

So sahen die 1961er Sitze aus:



Hier das Steppmuster 1962:



Teppich

1961 und 1962 war 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

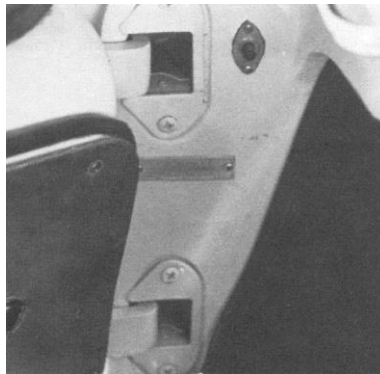
Die **Handbremse** hat einen T Griff, der verchromt ist und sich links neben der Lenksäule unter dem Armaturenbrett befindet.

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

Die Handbremswarnleuchte ist optional gewesen und zeigt eine rote Blinkleuchte links unten im Tacho. Die Blinkfunktion wurde 1961 eingestellt. Es gab nur noch rotes Warnlicht.

Die **Einstiegsbeleuchtung** ist zur Standardausstattung geworden und befindet sich über dem Radio von unten in dem Armaturenbrettüberhang.

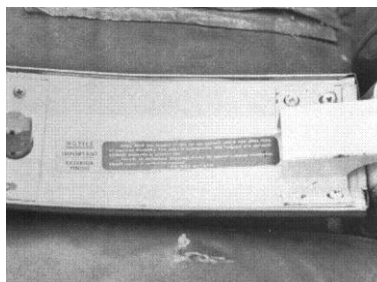
Beim öffnen der Türen sieht man in der A- Säule, (dort wo die Türscharniere sind), die **Türkontaktschalter**. Die Schalter sind unlackiert und haben eine schwarze Dichtung unterliegen.



Handschuhfach

Das Handschuhfach ist zwischen den Sitzen angeordnet. Die Farbe entspricht der des Wasserfalls (Aussenfarbe). Das 1961er Modell und Teile der 1962er haben im Inneren des Deckels einen Warnungs- Aufkleber für Acrylic paint! Der Aufkleber ist immer schief und ist von der Fahrerseite aus zu lesen.

Am 11. Oktober 1961 gab es eine neue Instruktion, die die Aufkleber stoppte. Zu der Zeit wurde ungefähr die VIN 2867S101600 montiert. Danach gab es also keinen Warnungsaufkleber mehr.



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.

Ab 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 verchromten 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 chremefarbenen Plastikscheibe, um die Türverkleidung zu schützen.

Die **Türverkleidung** der 61er und 62er haben keine Metallflächen mehr wie in den vorherigen Jahren! Die Armlehne ist tiefer als bei den Vormodellen und anders geformt. Der Teppichstreifen unten an der Tür muss dem Innenraumteppich entsprechen.



Kofferraum

Der Kofferraum sah naturgemäß komplett anders aus durch das komplett umgestaltete Heck. Es gab nach wie vor die Reserveradmulde in der der Reifen lag mit der Aussenseite nach unten, dadurch konnte der Wagenheber in der Felge untergebracht werden. Für das Werkzeug gab es links neben der Reserveradmulde Einbuchtungen in die das Werkzeug klapperfrei eingerastet werden konnte.

Kofferraum- Stirnwand

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

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 matt übermalt. Es gibt aber auch originale Fahrzeuge mit unlackierter Abdeckplatte und andere mit matt glänzender Platte. Wie immer, Chevy's Inkonssequenzen!

Die Abdeckung ist mit einen 6 Eckkopf Bolzen in der Mitte festgeschraubt.



Die Wagenheberinstruktionen sind oben auf die Abdeckung geklebt. Falls ein Positraction Sperrdifferential RPO 675 montiert ist, gibt es einen Warnaufkleber dafür auf der Reserveradabdeckung.

Motorraum

Motorblock- Gussnummer

Der Motorblock sollte folgende Gussnummer haben:

Frühere 1961er	3756519
Spätere 1961 er	3789935 ab Fahrzeugnr 109842
1962 er	3782870

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.

Die Gussdaten fangen immer mit einem Buchstaben an, der den Monat darstellt. Der Buchstabe I, der den September darstellt, wurde benutzt!

Danach kommen 1 oder 2 Ziffern, die den Tag darstellen, also zwischen 1 und 31. Schließlich gab es eine Ziffer, die das Jahr darstellt. „7“ für 1957, „8“ für 1958, „9“ für 1959, „0“ für 1960, „1“ für 1961 usw...

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

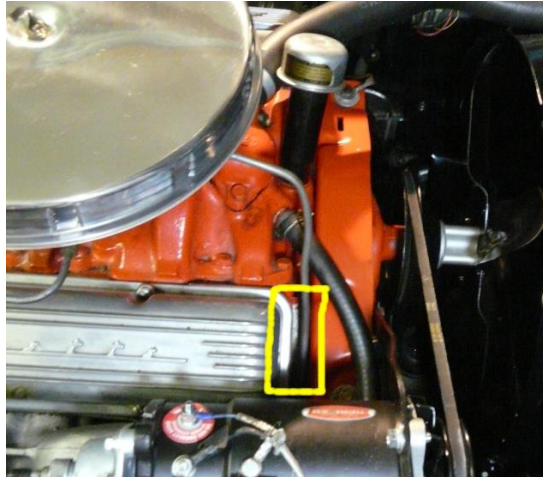
A = Januar, 17 = 17., 9 = 1959

Motorblöcke mit 2 stelligen Jahreszahlen z.b. „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 an der Stirnseite der rechten Zylinderbank 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- Getriebekombi-figuration es sich bei Auslieferung handelte. Die 1961er Motornummer übernahmen das Schema wie hier unten gezeigt:

<u>Suffix</u>			
Baujahr(e)	Code	PS	Ausstattung
1958 – 61	CQ	230	1 x 4 Fach Vergaser Handschaltung, hydr. Stößel
1958 – 61	DG	230	1 x 4 Fach Vergaser Automatik, hydr. Stößel
1958 – 61	CT	245	2 x 4 Fach Vergaser Handschaltung, hydr. Stößel
1958 – 61	DJ	245	2 x 4 Fach Vergaser Automatik, hydr. Stößel
1958 – 61	CR	250	Fuel Injection Handschaltung, hydr. Stößel
1958 – 61	DH	250	Fuel Injection Automatik, hydr. Stößel
1958 – 61	CU*	270	2 x 4 Fach Vergaser, spez Nocke, Handsch., mech. Stößel
1958 – 61	CS	290	Fuel Injection, Spez. Nocke, mech. Stößeö Handsch.
1960	CY**	275	Fuel Injection, Alu Köpfe, hydr. Stößel, 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!

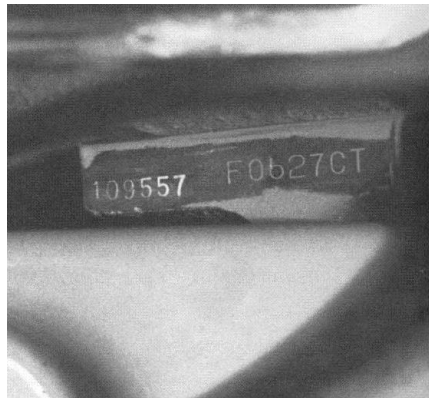
Aufbau der Motornummer:

- 1) **Ein Buchstabe**, der das Herstellerwerk bezeichnete. Es MUSS das „F“ sein für das Werk in Flint in Michigan, das die Corvettemotoren baute!!
- 2) Zwei Zahlen, die den Monat bezeichneten: „01“ bis „12“ für Motoren, die 1961 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) die letzten 6 Ziffern der Fahrgestellnummer ab Dezember 1959 also auch im 1961er 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! Ein 1961er/ 62er Beispiel findet sich hier weiter unten.



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.
- Hier ein Beispiel für eine 1961er Nummer: Die VIN wäre: 10867S107767 bei einem Standardmotor mit Handschaltung und die Datumskodierung wäre z. B. 0220, dann kämen wir zu folgender Motornummer: 1107767 F0220CQ. Die 1 am Anfang sagt uns, dass es sich um eine 61er handelt. Dann kommt das VIN Derivat 107767 das F für die Fabrik in Flint, der Datumscode und das Leistungskürzel.

1962 sind die Codes geändert worden.

Hier das Beispiel einer 1962er Corvette mit der VIN Nummer 20867S107767. Das Fahrzeug ist ausgestattet mit einer Basis 327 Maschine mit 4 Gang Handschaltgetriebe. Die Motornummer ist also: 2107767 F0220RC

Die Codierung war also wie folgt:

RC	327CUI	250 PS, Carter WCFB, 1 x 4 Vergaser, Handschaltung, Hydrostößel
RD	327CUI	300 PS Carter AFB, 1 x 4 Vergaser, Handschaltung; Hydrostößel

RE	327CUI	340 PS Carter AFB, 1 x 4 Vergaser, Sport Nockenw. Handschtaltung
RF	327CUI	360 PS , Fuel Inj., Sport Nockenw., Handschtaltung
SC	327CUI	250 PS, Carter WCFB, 1 x 4 Vergaser, Powerglide Automatik; Hydrostößel
SD	327CUI	300 PS Carter AFB, 1 x 4 Vergaser, Powerglide Automatik, Hydrostößel

Die Gussdatierung die hinten rechts auf dem Motor ist, MUSS vor der Datierung der Montage in Flint sein, die aus der Motornummer 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!

Randbemerkung: Für 1958 er 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. Das wurde 1961 und 1962 fortgesetzt. (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 und spätere 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!

Zylinderkopfdeckel/ Ventiltriebabdeckungen

1961:

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. (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!!!!)

1962er Standard - Ventildeckel in Orange sind etwas eckiger mit einem erhöhten Bereich im Zentrum auf dem ein Aufkleber mit der Zahl 327 aufgeklebt wurde auf der dem rechten Deckel war außen der Aufkleber mit 250.

1961 er höher leistende Motoren:

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.

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.

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

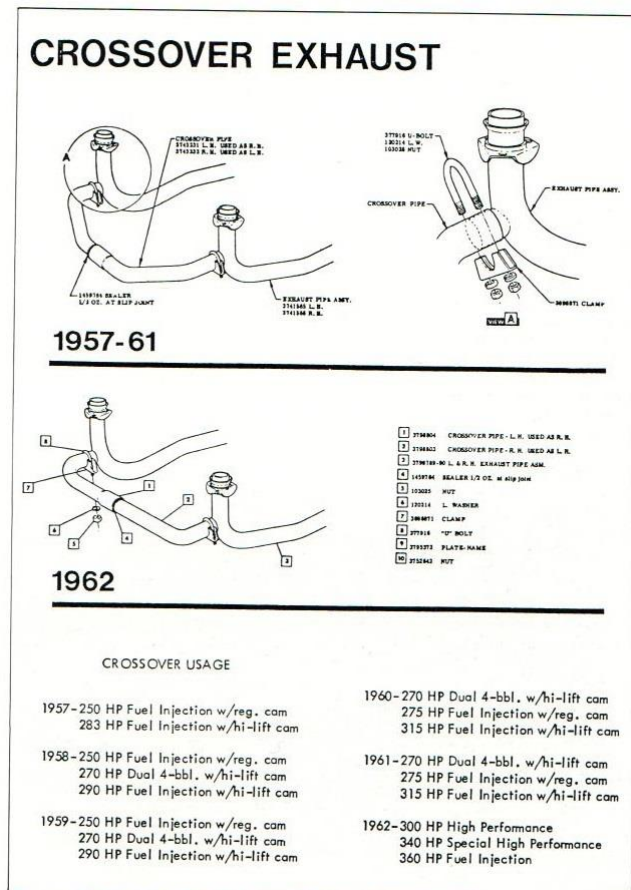
Auspuffkrümmer:

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.

1961:

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, der sich aber vorne unter dem Auto befand.

Hier die Zeichnung, der Crossover:



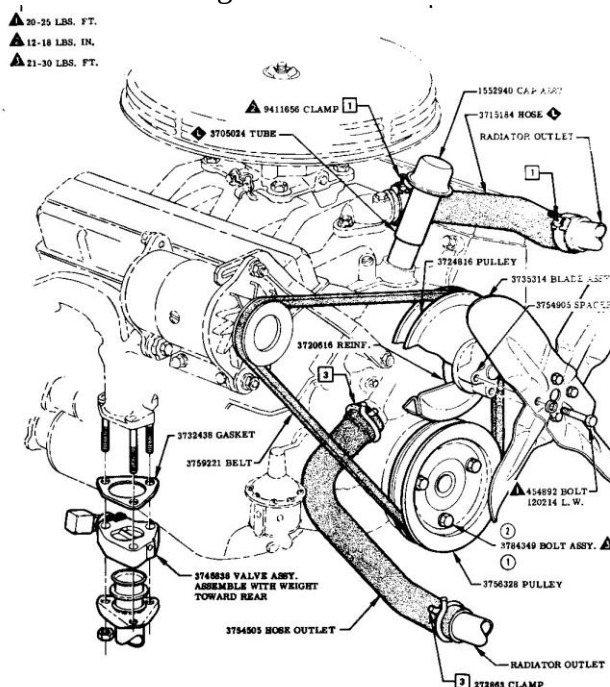
1962 er Fahrzeuge hatten als Basisausstattung auch die 2 Zoll Aufpuffkrümmer, nur die höheren Leistungsstufen, waren mit 2,5 Zoll Krümmern ausgestattet.

Heat Riser

Unter dem rechten Auspuffkrümmer befindet sich die Bi- Metallklappe für den „Heat Riser“
In kaltem Zustand ist die Auspuffklappe rechts geschlossen, so dass das Abgas dort ein Hindernis findet. Im rechten Auspuffkrümmer ist eine Bohrung, von der ein dünnes Metallrohr nach oben in den Vergaser führt. Die Hitze der Auspuffgase wird von der Auspuffklappe gestaut und durch das Rohr in den Vergaser geschickt. Dort trifft es auf die Bi-Metallspirale der Startautomatik, die langsam warm wird und damit die Startautomatik langsam ausschaltet.

Nach einiger Zeit wird der Bi- Metallantrieb der Auspuffklappe warm genug, um dann das Auspuffrohr freizugeben.

Hier eine Zeichnung des Heat Risers:



Fuel Injection Fahrzeuge haben keine Auspuffklappe unter dem rechten Krümmer, sondern haben an der Stelle eine Füllstück. Diese Fahrzeuge haben auch keine Bohrung in dem rechten Auspuffkrümmer für das Heat Riser Rohr! Die Fuel Injection braucht das Abgas nicht, um die Startautomatik auszuschalten!

Auspuffrohre waren vom Werk schwarz lackiert.

Es gab keine Auspuffkrümmerdichtungen zur Zylinderkopfseite!!

Ansaugkrümmer, Vergaser und Fuel Injection

Ansaugkrümmer

Die Gussnummern der Ansaugkrümmer für **1961** Standardmotoren sind 3746829, für **1962** 3783244.

Bei den Standardmotoren mit 1 x 4 Fach Vergaser sind die Ansaugkrümmer aus Gusseisen und in Motorfarbe (orange) lackiert. Die Gussnummer und die Datumskodierung sind oben auf dem Ansaugkrümmer zu finden, zwischen dem Vergaser und dem Verteiler

**1961:**

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.

Vergaser**1961:**

Die Vergaser, die in diesen Modellen verbaut wurden, waren ausschließlich Carter WCFB 3059S, der 1961 er Vergaser hatte die Modellnummer: 3779178.

1962:

1962 wurden wieder CARTER WCFB auf der neuen 327er Standardmaschine verbaut. Die Carter Nummer war WCFB 3191S, die Teilenummer war 3788246.

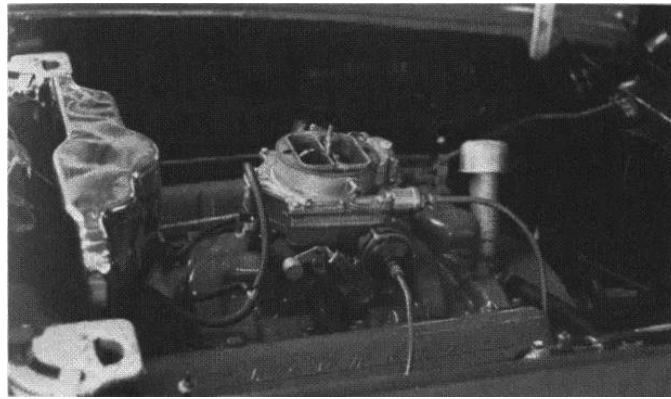
Die Modellnummer ist auf einem kleinen 3 eckigen Blech am Vergaser befestigt. Ab Januar 1959 wurden Aluminiumbleche verbaut. Diese Modellnummerbleche enthielten auch die Datumskodierung, die wieder mit A für Januar, B für Februar usw kodiert waren. (siehe Abschnitt Motorgussnummern)

Vergaser WCFB Kodierung:

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

So sehen die Carter Vergaser aus, hier eine 60er Version. Dieses Aussehen hatte sich 1961 und 1962 nicht verändert. Es gab keinen außenliegenden Benzinfilter, nur einen gesinterten Bronzefilter im Anschluss.

Von der Startautomatik im Vergaser zum rechten Auspuffkrümmer geht ein dünnes Rohr, dass die warme Luft aus dem Auspuffkrümmer in die Bimetallspule der Startautomatik führt (siehe oben) und dafür sorgt, dass der automatische Choke ausgeschaltet wird.



Dieses Auto 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)

Motorenvergleich 1961/1962

1962 änderte sich eine Menge im Bereich der Motoren. Bekanntlich ging der Hubraum hoch von 283 CUI= 4,7Liter auf 327CUI= 5,4Liter.

Hier der Vergleich der Sonderausstattungsmotoren zwischen 1961 und 1962:

Die RPO 469, Doppelvergasermotor mit hydraulischen Stößel und 245 PS in **1961** wurde **1962** ersetzt durch die RPO 583 (RPOs sind Regular Production Options, d.h. eine wählbare Sonderausstattung). RPO 583 war die Vergaser High Performance Maschine mit 300 PS..

RPO 468 aus 1961 (270 PS Doppelvergasermotor mit mechanischen Stößeln und 270 PS) wurde ersetzt durch RPO 396 „Carbureted Special Performance Engine“ mit 340 PS, das erste Mal in der Geschichte von Chevrolet brachte eine Vergasermaschine mehr als 1 PS pro CUI, das heisst 340 PS bei 327 CUI.

1961 gab es dann noch zwei weitere Motoren mit Fuel Injection, einmal die RPO 579 Fuelie mit hydraulischen Liftern und 275 PS und dann die RPO 582 mit mechanischen Stößel und High Lift Nockenwelle und 315 PS.

1962 gab es nur eine Fuel Injection Version, die RPO 582 mit mechanischen Stößeln und High Lift Nockenwelle und 360 PS.

Die 1961er Motoren waren unverändert von den 1960 Modellen übernommen worden, Einzelheiten können der Kaufberatung 1958- 1960 und den Listen oben entnommen werden.

Hier jetzt die 1962 er Spezifikationen:

- 1) RPO 583 war die Vergaser High Performance Maschine mit 300 PS. Dieser Motor hatte denselben Luftfilter wie die Basismaschine, auch RPO 396 nutzte diesen Luftfilter. Die Ventildeckel waren auch aus Stahl, wie bei der Basismaschine. Diese Ventildeckel waren montiert bevor der Motor lackiert wurde. Die Deckel und Ihre Halteschrauben waren mit in Orange lackiert. Nach dem Lackieren wurde ein Aufkleber auf die Deckel geklebt, der 327 zeigte, den Hubraum in CUI. Es gab einen weitem Aufkleber auf dem rechten Ventildeckel an der Seite, der 300 zeigt, die PS Zahl der RPO 583 Maschine.

Dieser Motor hatte eine Gusseisen Ansaugspinne Gussnummer 3749349, auch die Ansaugspinne war vor dem Lackieren montiert, somit war auch diese Orange. Gleichzeitig wurden auch die Auspuffkrümmer, Ventildeckel und die Wasserpumpe mitlackiert.

Der Vergaser auf diesem Motor war ein Carter AFB 3269S (hier wird ein Carter AFB, also ein Aluminium Four Barrel verbaut, bisher waren WCFBs eingesetzt worden, nämlich Will Carter Four Barrel Vergaser, das Vormodell!) Nach dem 6.12.61 wurde der Vergasertyp gewechselt auf AFB 3310-S, wenn RPO 313 installiert war, nämlich die Powerglide Automatik. Das passierte also ungefähr, als das Fahrzeug 20867S105000 montiert wurde. Die RPO 583 Maschine mit 300 PS hatte hydraulische Stößel, die natürlich wartungsfrei sind.

Während die Basismotoren einen Auspuff mit 2 Zoll Durchmesser hatten, hatte RPO 583 einen Auspuff mit 2,5 Zoll Durchmesser. Der Auspuffkrümmer und die Crossover Pipe (Verbindungsrohr zwischen rechtem und linkem Auspuff waren auch auf 2,5 Zoll erweitert)

Die Auspuffkrümmer hatten die Gussnummern: 3797901 links und 3797902 rechts. Die Gussnummern sind meistens nicht mehr lesbar.

Des Weiteren gab es bei der RPO 583 Abweichungen von der Standardmaschine nicht nur bei dem Vergaser, sondern auch bei dem Kraftstofffilter, den Kraftstoffleitungen. Die Lichtmaschine ist die gleiche wie bei der Basismaschine, hat aber einen anderen Halter.

Die Drehzahlmesser der RPO 583 und 396 sind theoretisch gleich, mit einem Drehzahllimit von 6500 U/min, allerdings, hat das einzige bisher gefundene originale RPO 583 Fahrzeug einen Drehzahlmesser mit einer Grenze von 5500 U/min, derselbe, der auch bei Verwendung der Basismaschine eingebaut war. Daher könnte es im ersten Moment schwierig sein, eine RPO 583 am Drehzahlmesser zu erkennen.

- 2) RPO 396 war eine Special High Performance Maschine, mit 340 PS. bei 327 CUI, das erste mal, das bei Chevy ein Vergasermotor die magische Marke von 1 PS pro CUI knackte, bis dato war das nur den Fuel Injection Motoren vorbehalten! Um die Leistung von 300 PS bei der RPO 583 Maschine auf 340 PS bei der RPO 396 anzuheben, bedurfte es einiger Veränderungen:

Der Vergaser bei beiden Motoren war gleich, aber bei der RPO 396 gab es eine andere Ansaugbrücke aus Aluminium (unlackiert) Gussnummer 3795397, eine andere Nockenwelle und mechanische Stößel. Es gab weitere kleine Änderungen, wie der Deckel des Öleinfüllstutzens, Ventildeckel, Gasrückholfederhalter, aber die hatten natürlich keinen Einfluss auf die Leistung. Der einzige Unterschied zwischen der Vergasermaschine RPO 396 und dem Motor mit Benzineinspritzung war die Einspritzanlage selbst.

Die beiden Motoren RPO 583 und RPO 396 hatten beide den gleichen Vergaser, den Typ Carter AFB Typ 3269S. Kraftstofffilter und Benzinleitungen waren auch gleich.

Es gab noch einige weitere Spezialitäten bei der 396, die von anderen Vergasermotoren 1962 abwichen.

Die Ventildeckel sind aus Aluminium mit 7 Rippen. Die Gaszugrückholfeder war anders, der Öleinfülldeckel war ohne Lüftung, also geschlossen, die Riemenscheibe der Lichtmaschine war größer, nämlich 4,12 Zoll statt 3,74 Zoll, das war nötig, weil die Maschine mit den mechanischen Stößeln viel höher drehen konnte und die Lichtmaschine in der Drehzahl nicht zu hoch kommen sollte.

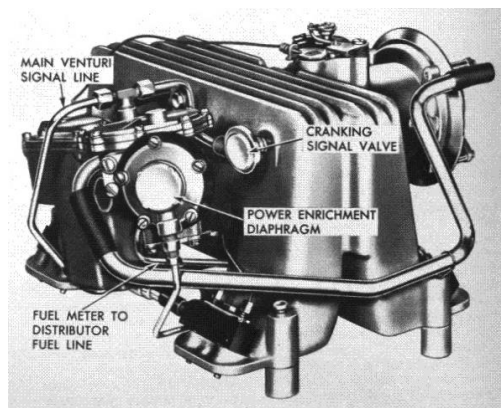
Dieselbe Lichtmaschinenkonfiguration war auch bei RPO 582 installiert.

Erst Anfang 1962 wurden bei der RPO 396, genau wie bei der RPO 582 ein doppeltes Riemenscheibensystem eingeführt. Zu der Zeit der Einführung wurde 20867S109300 montiert. Danach wurden doppelte Riemenscheiben eingebaut bei der Wasserpumpe, der Kurbelwelle und es wurde eine Umlenkrolle links am Motor eingebaut

Fuel Injection

Die Fuel injection, die in diesen Modellen verbaut wurde ist von Rochester. Auch in den 61er und 62er Modellen wurden Rochester Einspritzungen verbaut. 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:

Das hier ist eine ribbed top fuel injection:



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

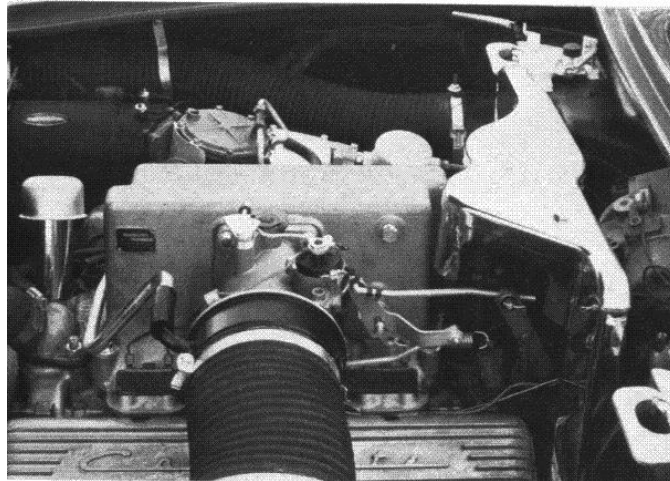
** Same as 4900 except calibrated richer

*** 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 unten sieht man eine Flat Top Fuel Injection. Es ist auch der Aluminium Ventildeckel zu sehen, mit dem Wort Corvette. Sonderausstattung: Radio, Heizung. Scheibenwaschanlage ist nicht montiert, da oben rechts am Plenum ein sechseckiger Schraubenkopf den Anschluss verschliesst.



Eine **1961** Corvette könnte eine Flat Top FI haben, oder eine Ribbed Top FI,

1961 gab es die RPO 579 und die RPO 582, beides Fuel Injections, eine mit hydraulischen Stößel mit geringerer Leistung und die andere mit mechanischen Stößeln mit der höheren Leistung.

Eine **1961**er FI der **RPO 579** würde eine Einspritzung haben mit der Nummer 7017200 und einem Ribbed Plenum, oder eine 7017310 mit einem Flat Plenum.

Eine **1961**er FI der **RPO 582** hätte eine Einspritzung mit der Nummer 7017250 mit einem ribbed Top, oder eine 7017320 mit einem Flat Top

Eine **1962** er FI der RPO 582 sollte eine 7017355 oder eine 7017360 Einspritzung mit Flat Top Plenum haben.

Die 62er Einspritzungen waren Weiterentwicklungen, speziell die Kaltstartanreicherung war verbessert worden.

Die 7017355 hatte einen neuen Kraftstofffilter, einen Einwegfilter, was mehr oder weniger eine theoretische Größe ist, weil alle befragten Corvetteeigner eine 7017360 im Auto hatten.

Benzinpumpe, Benzinleitung, Benzinfilter

Benzinpumpe

Die Pumpen haben die Buchstaben „AC“ in den Deckel eingegossen. Die Typennummern sind in den Guss gestempelt. Die Benzinpumpen wurden unverändert übernommen, die 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:

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

Luftfilter

Vergaserversion

Standardmotoren mit 1 x 4 Fach Vergasern sowie die optionalen 2 x 4 Fach Vergasermotoren nutzen einen 14,81“ (ca. 35,56cm) Durchmesser Luftfilter aus poliertem Aluminium (nicht Edelstahl oder verchromtem Stahl der Nachbauten) 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.

Ab Anfang 1960 wurde auf einen zweiteiligen Filter umgestellt, der 1961 unverändert übernommen 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!

1962 gab es einen Luftfilter, der gleich aussah, aber eigentlich ein Papierelement enthalten sollte. Bis heute sind aber kaum Fahrzeuge mit Papierelement gesehen worden, was den Schluss nahe legt, dass die 61er Filter weiter verbaut wurden in 62.

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 Anniemuttern 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 Drahtfederspirale von 4 ¾ Zoll Durchmesser (ca 12 cm) in den Filter geführt, der eine 3/8 Zoll Spiralwebung hat.

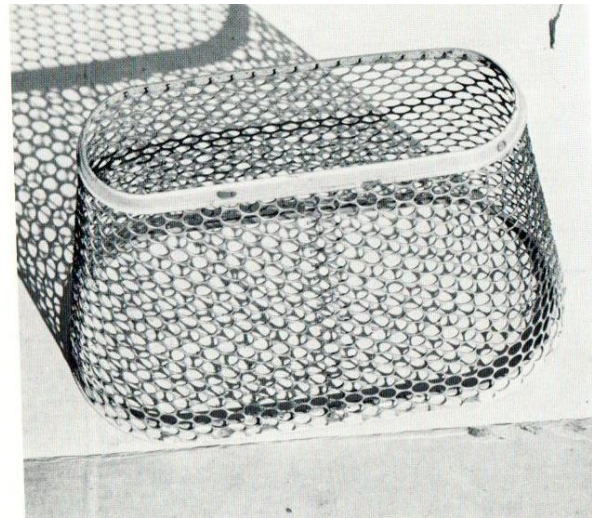
1961 zieht die schwächere Einspritzversion die Luft aus dem Motorraum, während die stärkere Version die Luft von vorne zieht.

Der Filter der Einspritzversion hat ein gefaltetes Papierelement das oval geformt ist.

Der 61er Luftfilter zeigt ein großes, ins Blech gepresstes X neben dem Schlauchanschluss, der 62er Filter zeigt ein kleines X! Einige frühe 62er mit RPO 582 haben noch 61er Filter verbaut bekommen, ungefähr bis VIN 20876S105188.

1962 FI Luftfilter hatten ein flaches Element, geformt als ein zulaufender ovaler Konus und unterstützt durch ein Drahtnetz. Wie gesagt, am Einfachsten zu erkennen durch ein kleines Verstärkungs „X“ im Gehäuse.

Installed to keep heat away from the engine, the oval-shaped support with its cover and element support wires removed, the oval-shaped support pictured at right. Page opposite, left: Connections on left rear of '62 fuel-injected engine. Visible are the windshield wiper hose connection to the left rear side of plenum chamber, the accelerator linkage ground strap, the accelerator return spring return bracket, and the capacitor mounting brackets at the base of the coil. The accelerator return spring bracket and the capacitor mounting bracket are shown in the closeup photo.



Durch die Luftfilter der Fuel Injection mussten die Hupenrelais weichen, die normalerweise in dem Bereich montiert waren, wo der Ansaugschlauch der Fuel Injection entlangführte. Das Hupenrelais wurde also in den senkrechten Bereich des Motorraums links verlegt. Das gilt für alle RPO 582 Modelle.

Öleinfüllrohr, Ölmesstab

Öleinfüllrohr

1961

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 schwarz goldfarbig bei späten 1959ern bis 1961er Modellen.

Ölmessstab

Der Ölmessstab ist auf der linken Motorseite angebracht. Das Rohr ist entweder unlackiert oder in schwarz lackiert. Der Ölmessstab 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 herunterführt 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. An das Rohr ist ein Halter gepunktet, der die Zündkabel der rechten Zylinderbank hält.

Ölwanne

Corvetten dieser Baujahre haben eine 5 Quart, ca 5 Liter fassende Ölwanne mit einem glatten Boden, 3 Stufen und einer Ölablassschraube, die am hintern 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

1961:

230 PS Fahrzeuge haben ein dünnes Blechband als Identifikationsschild das um die Basis des Verteilers herumgelegt ist. Verteiler bei der 2 x 4 Vergaserversion 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, „0“ für 1960, „1“ für 1961
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“.

Alle Verteiler, ausser der 290 PS Version verwenden einen dünnen 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 ein 6 eckiges Gehäuse für die Unterdruckverstellung mit einem kurzen Rohrstück, das heraussteht um den Vakuumschlauch zu befestigen. Die Vakuumverstellung ist hier unten bezeichnet mit Vacuum, die anderen Verteiler haben nur einen Zentrifugalverstellung.

NummernübersichtDelco-Remy Ignition Distributors

<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

Delco-Remy Ignition Coils

Carbureted.....1115091
 Fuel Injected.....1115107

Zündspule**1961 und 1962**

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 lackiertem Halter rechts vom Verteiler. Der Halter ist an einem Ansaugkrümmerbolzen befestigt. Der Halter um die Spule ist Cadmium beschichtet (matt silber).

Die Zündspulen der Fuel Injection Motoren mussten verlegt werden, wegen des Kabels der Einspritzpumpe, daher sitzen die Spulen bei den FI Fahrzeugen auf der linken Seite der Motors!

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. Sehen Sie bitte die Abbildungen bei den Fuel Injections.

Scheibenwaschanlage

Die Scheibenwaschanlage der Fuel injected Motoren weicht von der der Basisausstattung ab. Die Scheibenwaschanlagen der Basis Fahrzeuge war auf der linken Seite des Motorraums montiert, während die der FI Fahrzeuge rechts im Motorraum lag, weil links die Luftfilteranordnung zu finden war.

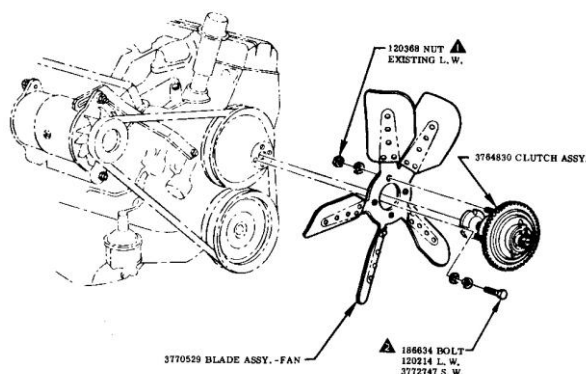
Kühlerventilator und Keilriemenscheiben

1961

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

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.

Motorfarbe:

Der Motorblock, Ölwanne, Wasserpumpe, Zylinderköpfe und die Ventildeckel, 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:

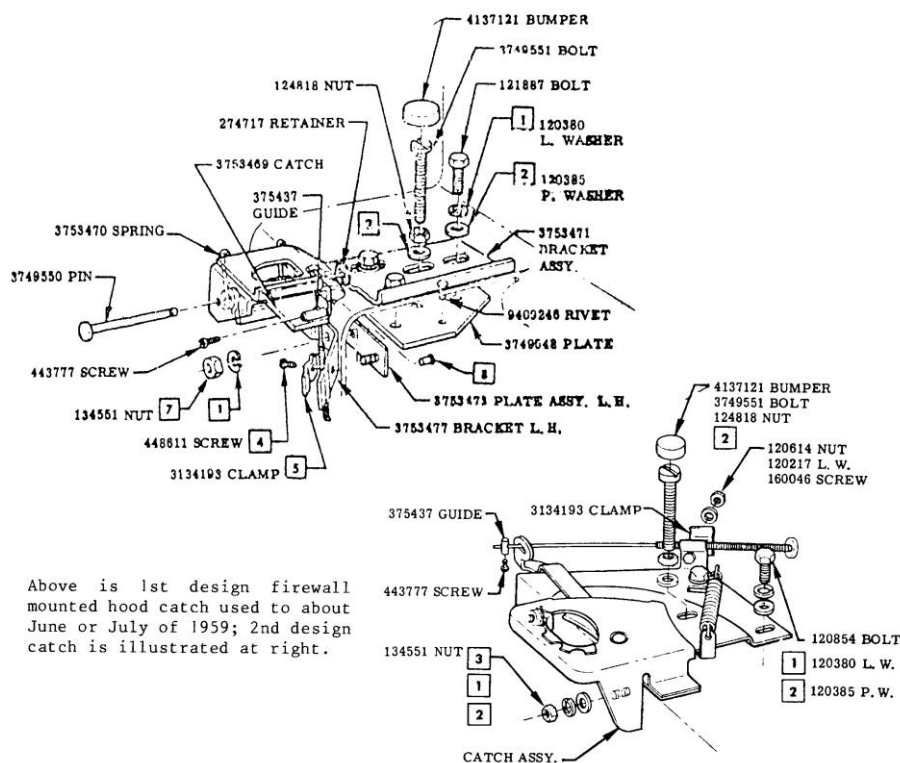
Der Motorraum ist in seidenmatt schwarz lackiert, passend zur Unterseite der Haube. Vor dem Lackieren des Motorraums waren normalerweise folgende Teile schon installiert und wurden darum mitlackiert.

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 montiert.

Es gibt zwei verschiedene Haubenschlossdesigns, einmal das Reibschloss (siehe Abbildung) das 1958 bis ca. Juni/ Juli 1959 eingesetzt wurde, danach, also ab 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:



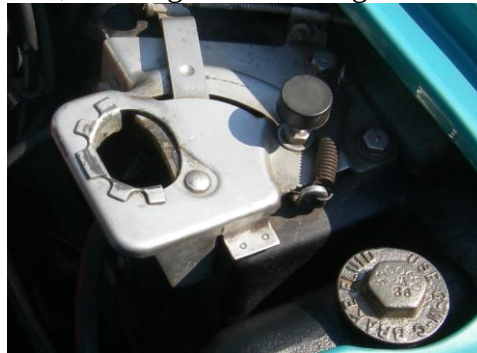
Alle Metallteile hier sind Cadmium beschichtet (Matt Silber) aber diese Teile waren installiert vor der Lackierung der Außenhaut und vor der Lackierung des Motorraums, so dass alle

Variationen von Überlackierungen existieren können, allerdings hat die Farbe auf den geschmierten Teilen meistens nicht lange gehalten.

Hier die Haubenseite einer 1960er, 2.Design, dieses Design wurde 1961 fortgeführt.



Das Haubenschloss einer 1960er, 2. Design dieses Design wurde 1961 fortgeführt



Die Haubenstütze ist auch Cadmium beschichtet (Matt Silber) und hat keine Lackierungsspuren. Die Stütze ist auf der linken Seite.



Kühler, Kühlerdeckel, Ventilatorschutz, Kühlschläuche, Thermostatgehäuse

Kühler

Der Aluminium Kühler wurde 1960 zum ersten Mal bei den Hochleistungsmotoren eingesetzt und hatte einen internen Top Tank. Es gab keinen extra Ausgleichstank. 1961 wurde das gesamte Kühlsystem geändert. Alle Corvetten sollten einen Aluminiumkühler mit Ausgleichstank haben, trotzdem gab es Anfang 1961 wohl noch einige Autos mit 60er Kühlern, man schätzt, dass das 1700 frühe 61er betrifft.

Die Nutzung von Aluminium im Kühlerbereich kreierte ein neues Problem bei den Corvetten, nämlich der Korrosion. In diversen wärmeren Staaten der USA gab es keinen Frost und daher war Frostschutz nicht nötig im Kühlsystem. Frostschutz hilft auch Korrosion zu vermeiden und daher sind Autos aus warmen Staaten auf Korrosion im Kühlsystem zu prüfen. In 90 Prozent der Fälle sind bei solchen Autos die Kühler ersetzt worden.

Der Ausgleichstank war Teilenummer 3151016, montiert aus zwei Aluminiumhälften. Diese Tanks wurden 1961 und 62 verwendet. Der „Caution“ Aufkleber wurde nur auf 1962 Tanks montiert. So sah so ein Ausgleichstank aus:



Kühlerdeckel

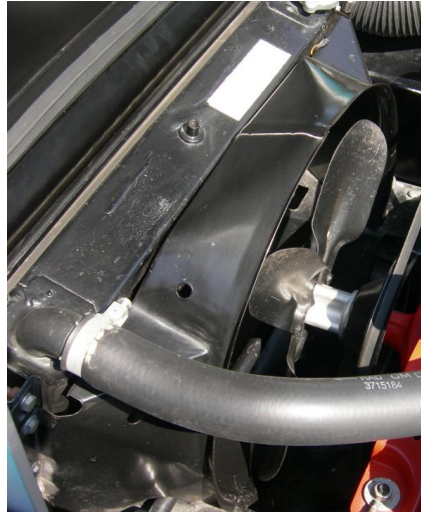
1961 wurde standardmässig der Kühlerdeckel verwendet mit der Nummer 861306 bis zum 23.2.1961, zu der Zeit wurde gerade die Seriennummer 10867S105900 montiert. Danach wurde der Kühlerdeckel 861307 montiert.

Der Deckel 861306 lässt sich identifizieren an den Worten „TURN TIGHT“ darunter mit einem großen Pfeil im Uhrzeigersinn. Die Worte auf der anderen Seite sind: REMOVE SLOWLY mit einem gegen den Uhrzeigersinn gerichteten großen Pfeil darüber. Gleichzeitig sind die letzten 3 Zahlen der Teilenummer zu sehen: 306, sowie die Druckeinstufung 13 (13 Pounds).

Der Deckel mit der Nr 861307 sieht genauso aus, während die 306 aus Aluminium ist, ist die 307 aus verzinktem Stahl.

Ventilatorschutz / Luftleichtblech

Der Ventilatorschutz für den Kühlerventilator ist 1961 und 62 ein dreiteiliges Design, oben ein Teil und 2 Teile unten, links und rechts. Der Ventilatorschutz ist in seidenmatt schwarz lackiert.



Kühlerschläuche.

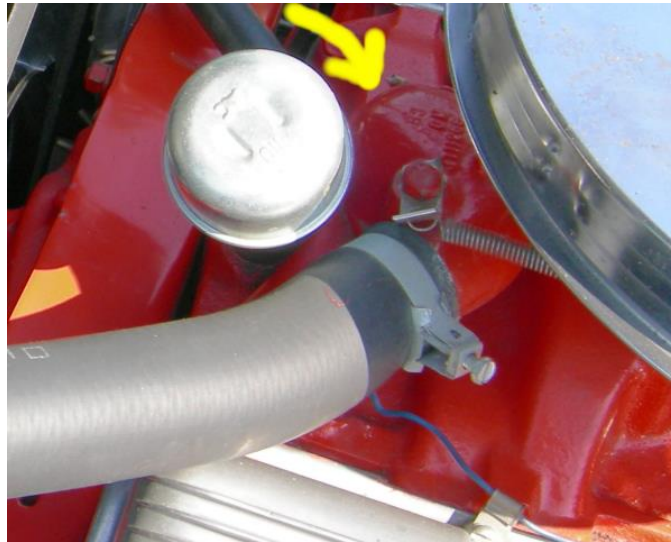
Die Kühlerschläuche sind aus schwarzem geformtem Gummi mit dem GM Zeichen und der Teilenummer auf den Schlauch gedruckt. Die Schellen sind die „Tower clamps“, mit der einen hohen Schraube darauf, die aussieht, wie ein Turm. Die Kühlerschläuche sind gleich bei den 61er und 62ern.



Thermostatgehäuse

1961:

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/61 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. Die Schrauben sind nicht lackiert. Der Schlauch führt vorne durch die Verkleidung und ist mit einem Gitter geschützt.



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.

1962 wurde die Heizung Standard, ein Fahrzeug ohne Heizung war möglich, musste aber extra geordert werden. (RPO 610, LESS HEATER EQUIPMENT)

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 Flügelmuttern!

Das Massekabel ist nicht isoliert und besteht aus einem fein gewebten Kupferband das zwischen $\frac{1}{2}$ " bis $\frac{3}{4}$ " breit ist. (ca 13mm bis 19mm). Das Massekabel ist an dem innenliegenden Minuspol angeschlossen, und führt zum unteren Anlasserbolzen

Das Pluskabel ist schwarz isoliert, $\frac{9}{32}$ " 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 $\frac{9}{16}$ ".

Während 1961 die Kabel an den Polen mit einer Klammer und Schraube befestigt sind ist das bei der 1962er die Kabel mit federbelasteten Klammern gehalten wurden.

Lichtmaschine, Regler, und Hupenrelais

Lichtmaschine

1961/62

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 Fuel Injection Motoren. Die Lichtmaschine ist mit einem Gummipuffer vorne und hinten montiert und hat eine unlackierte Guss Aluminium Rückseite, von wo bei den 61er Basismotoren der Drehzahlmesser über eine Welle angetrieben wird.



Die Lichtmaschine der 61er und 62er Fuel Injection Motoren war Teilenummer 1102268. Der große Unterschied bei den Riemenscheiben der Lichtmaschinen ist der Durchmesser! Die Basismaschine hat eine Riemenscheibe mit einem Durchmesser von 3,74 Zoll, während die Riemenscheibe der Fuel Injection Lichtmaschine einen Durchmesser von 4,12 Zoll hat. Der vergrößerte Durchmesser wurde nötig, um die Drehzahlen der Lichtmaschine nicht zu groß werden zu lassen. Diese Lichtmaschine wurde auch in der 62er RPO 396 der Hochleistungsvergaser-version verwendet.

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 ist schwarz glänzend und der vordere Rahmen ist unlackiert.

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!

Getriebe

Die Standardausstattung für 1961 und 1962 war entweder die Standardmaschine mit dem 3 Gang Schaltgetriebe oder der 2 Gang Automatik. Das 4 Gang Getriebe war RPO 685 und Aufpreis pflichtig.

Die ersten Getriebe 1961 hatten ein Gusseisengehäuse, danach gab es Aluminiumgehäuse. Die Seriennummer der Corvette wurde auf das Getriebe aufgebracht ab 1962, das genaue Datum ist nicht bekannt. Die Jahreszahl war in einer einzelnen Zahl verschlüsselt. Hier ein Beispiel:

Das 62er Fahrzeug mit der VIN: 20867S104277 bei einer RPO 396 und 685 zeigt ein Getriebe-Code von 2104277.

Alphabetisches Register nächste Seite:

Alphabetisches Register.....	55
Ansaugkrümmer	41
Armaturenbrett Beifahrerseite	26
Aschenbecher	30
Aufbau der Motornummer:	37
Auspuffkrümmer:	40
Aussen:	16
Außenspiegel	22
Ausstattungen und Optionen:	9
Batteriehalter	56
Bemerkungen zum Umfang der Kaufberatung:	1
Benzinfilter:	46
Benzinleitung	46
Benzinpumpe	46
Benzinpumpe, Benzinleitung, Benzinfilter	46
Copyright und Haftungsausschluss:	1
Datierungscode	50
Delco- Remy Zündverteiler und Zündspule	49
Differential:	25
Embleme:	18
Ersatzradabdeckung und Bolzen	34
Fahrzeugüberprüfung im Stand:	7
Fehlermeldungen???	9
Felgen	23
Fuel Injection	45
Fuel Injection Version	47
Generelles zu den Fuel Injection Fahrzeugen:	14
Getriebe	58
Grill	17
Handbremse, Einstiegsleuchte, Türkontaktschalter	33
Handschuhfach	33
Haubenzubehörteile	52
Hauptunterschiede zu den Vorjahren:	6
Heat Riser	41
Heck	22
Heizung	56
Heizungsknöpfe	28
Hinterachse	24
Hupen	17
Innen:	25
Innenspiegel	29
Instrumente:	25
Karosserie	16
Keilriemenscheibe	51
Kilometerstand:	9
Kofferraum	34

Kofferraum- Stirnwand	34
Kofferraumdeckel:	22
Kühler	54
Kühler, Kühlerdeckel, Ventilatorschutz, Kühlschläuche, Thermostatgehäuse	54
Kühlerdeckel	54
Kühlerschläuche.	55
Kühlerventilator und Keilriemenscheiben	51
Kurbelgehäuseentlüftung	49
Lautsprecher:	29
Lenkrad	31
Lichtmaschine	57
Lichtmaschine, Regler, und Hupenrelais	57
Luftfilter	47
Modellerkennung:	5
Motorblock- Gussnummer	35
Motorfarbe:	52
Motorhaube:	16
Motornummern	37
Motorraum	35
Motorraumfarbe:	52
Nummernübersicht	50
Öleinfüllrohr	48
Öleinfüllrohr, Ölmesstab	48
Ölfilter	49
Ölmesstab	49
Ölwanne	49
Radio (FOA 102)	27
Radio Antenne	22
Radio Shielding	51
Radio, Uhr, Heizung	27
Radkappen	23
Reifen:	23
Rückleuchten	22
Schaltkulisie:	29
Scheibenwaschanlage	51
Sitze:	31
Soft Top (Faltverdeck)	14
Stoßdämpfer und Blattfedern:	25
Stossstange, Kennzeichenbeleuchtung hinten:	22
Stossstange, Kennzeichenhalter vorne	17
Suffix	37
Tankklappenbereich	22
Teppich	32
Thermostatgehäuse	55
Tippfehler und dergleichen	1
Türen und Fussraumseitenverkleidungen	33
Uhr	28

Unterboden:	24
Ventilatorschutz / Luftleichtblech	55
Verdeckdichtung zum Verdeckkasten	15
Verdeckgestänge	15
Verdeckspannverschlüsse vorne	15
Vergaser	42
Vergaserversion	47
Verteiler	49
Voraussetzung für eine deutsche Zulassung	8
Windschutzscheibe	21
Windschutzscheiben Defroster Düsen	29
Zierleisten und Side Spears:	21
Zündkabel	51
Zündkabel und Radio Shielding	51
Zündspule	50
Zustandsprüfung:	14
Zylinderkopfdeckel/ Ventiltriebabdeckungen	39
Zylinderköpfe	39