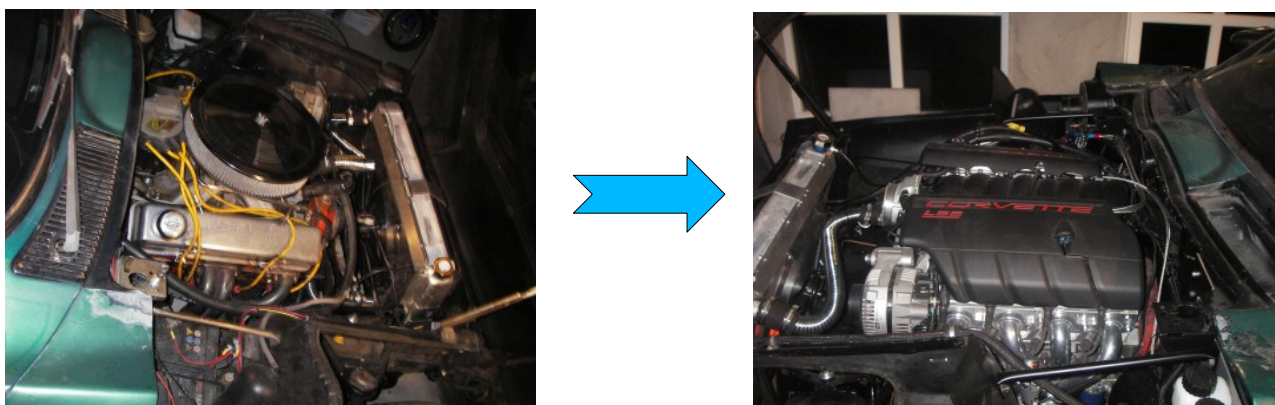


## Motorbytte; LS2 i 1965 modell C2

Morten S. Frøyland, 2008



### Valg av motor

Min modifiserte 1965 modell C2 hadde en Camaro Z28 maskin på 220 bakhjulshester da jeg overtok den. Motoren er god den men jeg ønsket en lettvektsmotor med så mye effekt som bilen skal tåle.

Etter å ha rådført meg andre kom jeg til at en motor på omtrent 500hk og 600Nm ville være passelig. Blad og internettsøk resulterte i at jeg bestemte meg for en modifisert LS2 motor fra Turn Key Engine Supply.



<http://www.turnkeyengine.com>

Turn Key lager motorer både for gate og racing. De leverer bla. motorer til ørkenracere så jeg håper de har samlet erfaring der slik at de bygger holdbare motorer. En av hovedgrunnene til å velge Turn Key er at de leverer komplette motorer med:

- Delphi MEFI4 ECM
- Eksos manifolder
- K&N luftfilter
- Bensinpumpe
- To stk. bensinfilter
- Trykkregulator
- Starter
- Alternator

Det er bare å kople til 5 ledninger og så fyre opp. (Instrumentering kommer selvfølgelig i tillegg). Man slipper da å bruke mye tid på å finne deler som passer motor og å sette opp en hjerne som ikke er koplet til bilens datasystem.



Turn Key skaffet også adapter til motorfestene fra Hooker.



De gamle festene skrues på de svarte platene vist i bildet over.

## **Motor installasjon**

Selve motorinstallasjonen gikk greit. Det som var tidkrevende var andre tilpasninger som følge av den nye motoren.

## ***Svinghjulshus***

Jeg måtte lage to ny hull i nedre del av svinghjulshuset for å få feste dette til motoren.



## ***Klaring***

Eksosmanifolden på høyre side kom i konflikt med toppfestet til styringen. Etter å ha filt ned festet litt gav jeg det aktuelle røret noen kakk for å få litt klaring.



## ***Clutch lenkarm***

Clutchlenkarmene kom i konflikt med manifoldene på venstre side, så jeg valgte å bygge om til hydraulisk clutch. Hydraulisk clutchlager fra Tilton Racing med tilhørende base assembly ble montert.



## ***Termostathus***

Det standard LS2 termostathuset som fulgte med kom i konflikt med hjulopphengget. Jeg prøvde å snu det 180°, men da kom det for nærme reimen.



Jeg kontaktet Turn Key angående dette og de tok huset som fulgte med i bytte og leverte meg ett som er rett "free of charge".

## **Pedaler**

Den hydrauliske clutchen trengte selvfølgelig en hovedsylinder med tilhørende pedal. Gasspådraget gjøres vha. wireoverføring som krevde modifisering av gasspedal. I tillegg hadde min C2 kun enkrets bremsesystem. Noe som ikke gir særlig margin hvis den ene sylindere svikter ved f.eks. høy hastighet på bane. Jeg valgte derfor å bytte det gamle med et komplett pedalsett fra Tilton Racing. Det består av en gulvmontert pedalboks med 3 pedaler.



Dette settet har separat hovedsylinder for frem- og bakbrems. Justeringsmulighetene er store mht. bremsekraftfordeling og pedalposisjoner.

## Instrumentering

LS2 motoren kom som nevnt med en MEFI4 hjerne. De nødvendige motorparametere som oljetrykk, vanntemperatur osv. er tilgjengelige fra denne. Jeg valgte derfor å kjøpe et elektronisk dashbord fra Racepak som kan koples direkte til denne. Problemet var bare at dash'en trenger MEFI4b og ikke MEFI4a som kom med motoren. Den gode nyheten var at Turn Key gav glimrende service og byttet til den nyere versjonen kostnadsfritt. Meget bra!



## Konklusjon

Så langt har Turn Key gitt god service. Motorbytte til LS2 er en overkommelig jobb. Selve installasjonen er en grei jobb, men det som tar tid er andre modifiseringer som det er fristende å gjøre i forbindelse med bytte.

Det blir spennende å montere de siste delene og så ta en prøvetur. Artikkelen blir sannsynligvis oppdatert senere.