



LT1 Crate Engine - Wet Sump I Sheet P/N 19431954

Thank you for choosing Chevrolet Performance Parts as your high performance source. Chevrolet Performance Parts is committed to providing proven, innovative performance technology that is truly.... more than just power. Chevrolet Performance Parts are engineered, developed and tested to exceed your expectations for fit and function. Please refer to our catalog for the Chevrolet Performance Parts Authorized Center nearest you or visit our website at www.chevroletperformance.com.

This publication provides general information on components and procedures which may be useful when installing or servicing your crate engine. Please read this entire publication before starting work.

This crate engine is assembled using brand new, premium quality components. It is based off of the Chevrolet Generation V LT1 Series architecture and utilize such modern technologies as individual ignition coil per cylinder and direct fuel injection. Due to the wide range of small block applications, if you are retrofitting a previous small block application, you may encounter installation differences between your crate engine assembly and the previous version. These differences may require modifications or additional components not included with the engine, including cooling, fuel, electrical, and exhaust systems. Some fabrication work may be required.

The LT1 crate engine requires an engine control system which is available from your Chevrolet Performance Parts dealer. Check with your dealer or on www.chevroletperformance.com for the control system packages that are currently available. It is not the intent of these specifications to replace the comprehensive and detailed service practices explained in the Chevrolet service manuals. For information about warranty coverage, please contact your local Chevrolet Performance Parts dealer.

Observe all safety precautions and warnings in the service manuals when installing a crate engine in any vehicle. Wear eye protection and appropriate protective clothing. When working under or around the vehicle support it securely with jack stands. Use only the proper tools. Exercise extreme caution when working with flammable, corrosive, and hazardous liquids and materials. Some procedures require special equipment and skills. If you do not have the appropriate training, expertise, and tools to perform any part of this conversion safely, this work should be done by a professional. This publication is intended to provide information about this crate engine and related components. This manual also describes procedures and modifications that may be useful during the installation of an LT1 crate engine system. It is not intended to replace the comprehensive service manuals and parts catalogs which cover Chevrolet Performance engines and components. Rather, it is designed to provide supplemental information in areas of interest to "do-it-yourself" enthusiasts and mechanics.

This publication pertains to engines and vehicles which are used off the public highways except where specifically noted otherwise.

Legal and Emissions Information

Federal law restricts the removal of any part of a federally required emission control system on motor vehicles. Further, many states have enacted laws which prohibit tampering with or modifying any required emission or noise control system. Vehicles which are not operated on public highways are generally exempt from most regulations, as are some special interest and pre-emission vehicles. The reader is strongly urged to check all applicable local and state laws. Many of the parts described or listed in this manual are merchandised for off-highway application only, and are tagged with the "Special Parts Notice" reproduced here:

Special Parts Notice

This part has been specifically designed for Off-Highway application only. Since the installation of this part may either impair your vehicle's emission control performance or be uncertified under current Motor Vehicle Safety Standards, it should not be installed in a vehicle used on any street or highway. Additionally, any such application could adversely affect the warranty coverage of such an on-street or highway vehicle.

Kit parts list

<u>Description</u>	<u>Quantity</u>
PRODUCTION LT1 ENGINE	1
CAP-OIL FILL	1
TUBE, OIL FIL	1
HOSE ASM-ENG OIL CLR COOL	1
BOLT/SCREW, OIL CLR COOL HOSE	1
INSTRUCTION SHEETS	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS:

MODEL YEAR 2022 AND NEWER ENGINES REQUIRE THE USE OF THE CORRECT CHEVROLET PERFORMANCE ENGINE CONTROLLER KITS WHICH ARE DESIGNED TO WORK WITH MODEL YEAR 2022 ENGINES AND NEWER. MODEL YEAR 2022 LT1 ENGINES USE A NEWER STYLE CAM PHASER AND REQUIRE A UNIQUE CALIBRATION. PLEASE CHECK WITH YOUR CHEVROLET PERFORMANCE DEALER TO ENSURE THE CORRECT CHEVROLET PERFORMANCE ENGINE CONTROLLER KIT IS USED FOR THIS ENGINE.

Engine installation

This crate engine is assembled using brand new, premium quality components. It is based off the Chevrolet Generation V LT1 Series architecture from a 2022 Chevrolet Camaro and utilize such modern technologies as individual ignition coil per cylinder and direct fuel injection. Due to the wide range of small block applications, if you are retrofitting a previous small block application, you may encounter installation differences between your crate engine assembly and the previous version. These differences may require modifications or additional components not included with the engine, including cooling, fuel, electrical, and exhaust systems. Some fabrication work may be required.



PERFORMANCE

Oil Fill Cap and Tube

This kit is supplied with the engine oil fill tube and cap.

Cylinder Deactivation - Not Used With Chevrolet Performance Engine Control Kit

This engine is used in the Generation 6 Camaro. In production, to provide maximum fuel economy under light load driving conditions, the engine control module (ECM) will command the cylinder deactivation system on to deactivate engine cylinders 1, 7, 6, and 4, switching to a V4 mode. The engine will operate on 8 cylinders, or V8 mode, during engine starting, engine idling, and medium to heavy throttle applications. This system requires many inputs (weight of vehicle, tire size, final drive ratio, etc.) to work properly. These parameters are unknown when selling the Chevrolet Performance engine controller kit. Due to these unknown parameters as well as the need to tune the motor mounts and exhaust system for operation in both V8 and V4 modes. The Chevrolet Performance engine control kit disables this feature. The engine has not been changed, so cylinder deactivation hardware is still present.

Ignition System

The Gen-V has an advanced 58X crankshaft position encoder to ensure that ignition timing is accurate throughout its operating range. The 58X crankshaft ring and sensor provide more immediate, accurate information on the crankshaft's position during rotation. This allows the ECM to adjust ignition timing with greater precision, which optimizes performance and economy. Engine starting is also more consistent in all operating conditions. In conjunction with 58X crankshaft timing, the Gen-V applies the latest digital cam-timing technology. The cam sensor is located in the front engine cover, and it reads a 4X sensor target on the camshaft phaser rotor which is attached to the front end of the camshaft. The target ring has four equally spaced segments that communicate the camshaft's position more quickly and accurately than previous systems with a single segment. The dual 58X/4X measurement ensures extremely accurate timing for the life of the engine. Moreover, it provides an effective backup system in the event one sensor fails. Air Induction Humidity Sensor: This new feature ensures optimal combustion efficiency, regardless of the surrounding air's humidity. Coil-on-Plug Ignition: The Gen-V's individual coil-near-plug ignition features advanced coils that are compact and mounted on the rocker covers, although they are positioned differently than on Gen-IV engine. An individual coil for

each spark plug delivers maximum voltage and consistent spark density, with no variation between cylinders. Iridium-Tip Spark Plugs: The spark plugs have an iridium electrode tip and an iridium core in the conductor, offering higher internal resistance while maintaining optimal spark density over its useful life. The electrode design improves combustion efficiency.

Fuel System

Low Pressure (Fuel Tank to Engine)

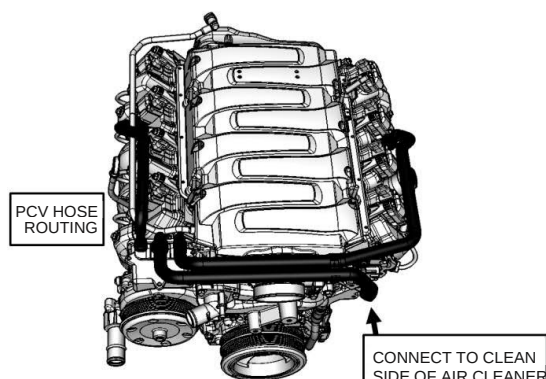
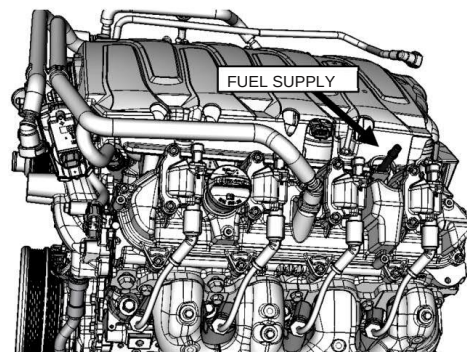
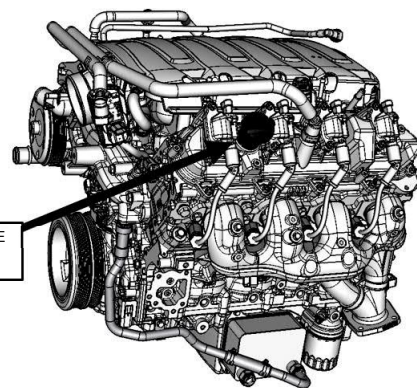
A fuel flow rate of 45 G/H (Gallons per hour) at 72 psi (500 kPa) is recommended for optimum performance. Because this is a dead headed system, a pressure relief set at 84 psi (580 kPa) must be included in the fuel line between the tank pump and engine mounted high pressure pump. It is not recommended to use a low pressure fuel system that is not controlled by the FPPM (Fuel Pump Power Module). A pump with excessive capacity may result in cavitation at low flow due to the pump repeatedly stopping and starting instead of controlling to a speed/pressure. If a FPPM is not used, diagnostic codes will be set in the ECM (the MIL light may not be illuminated). Excessive fuel heating and potential startability/drivability issues may result from a pump operating at constant high pressure. A fuel pressure relief set to 84 psi (580 kPa) should be installed in between the low pressure supply fuel pump and the engine mounted high pressure fuel pump. A pump with excessive capacity may result in cavitation at low flow due to the pump repeatedly stopping and starting instead of controlling to a speed/pressure. Alternatively, a fuel system operating at a fixed 72 psi (500 kPa) could be used and fuel pump relay may be triggered by the Green/Gray wire in cavity 2 of the Fuel Pump Power Module (FPPM) connector. The Green/Gray wire is a 12 volt positive side control for a fuel pump relay. Do not use or install the Fuel Pump Power Module if using this alternate method. Diagnostic codes will be set in the ECM if the FPPM is not used, but will not illuminate the MIL (malfunction indicator light). Note that excessive fuel heating and potential startability/drivability issues may result for a constant high pressure.

High Pressure (On Engine)

The high fuel pressure necessary for direct injection is supplied by the high pressure fuel pump. The high pressure fuel pump is mounted on the rear of the engine under the intake manifold and is driven by a three-lobe cam on the camshaft. This high pressure fuel pump also regulates the fuel pressure using an actuator in the form of an internal solenoid-controlled valve that is controlled by the ECM.

Positive Crankcase Ventilation (PCV) System

A closed crankcase ventilation system is used in order to provide a more complete scavenging of the crankcase vapors. Fresh air from the air filtration system (air cleaner) is supplied to the crankcase, mixed with blow-by gases, and then passed through a crankcase ventilation valve into the intake manifold. There are two ports, one each per valve cover that need to be connected to the engine oil separator canister located on the right front of the engine. Then the third tube need to be routed to the air filtration system (air cleaner). This connection needs to be between the Mass Air Flow meter (MAF) and the engine throttle body. The air for PCV needs to be measured by the MAF, in order for proper engine operation. See below image for proper installation. Reference 2022 Camaro LT1 for current part numbers.





PERFORMANCE

Variable Camshaft Timing

This engine has the ability to vary the camshaft position versus the piston position. If you chose to use the Chevrolet Performance engine controller kit, then it will vary camshaft timing to improve emission and fuel economy, while still producing great power. At idle, for example, the cam is at the full advanced position, allowing exceptionally smooth idling. Under other conditions, the phaser adjusts to deliver optimal valve timing for performance, drivability and fuel economy. At high rpm it may retard timing to maximize airflow through the engine and increase horsepower. At low rpm it can advance timing to increase torque. Under a light loads, it can retard timing at all engine speeds to improve fuel economy. A vane-type phaser is installed on the front of the camshaft to change its angular orientation relative to the sprocket, thereby adjusting the timing of valve operation on the fly. It is a dual-equal cam phasing system that adjusts camshaft timing at the same rate for both intake and exhaust valves. The system allows linear delivery of torque, with near-peak levels over a broad rpm range, and high specific output (horsepower per liter of displacement) without sacrificing overall engine response, or drivability. It also provides another effective tool for controlling exhaust emissions.

Engine Oil Pump System

Engine lubrication is supplied by a variable displacement two-stage vane-type oil pump assembly. An oil control solenoid valve, controlled by the ECM, mounted to the oil pump provides two stage functionality. The oil pump is mounted on the front of the engine block and driven directly by the crankshaft sprocket. The pump rotor and vanes rotate and draw oil from the oil pan sump through a pick-up screen and pipe. The oil is pressurized as it passes through the pump and is sent through the engine block oil galleries. The variable pressure/flow oil pump must be controlled by the ECM in order to maintain proper lubrication and minimize excessive oil delivery to the cylinder heads and PCV system. There are several devices on the LT1 that use oil pressure to maintain proper functionality. The ECM controls engine oil pressure and flow for oil spray piston cooling, variable valve timing, cylinder deactivation along with crankshaft and camshaft bearing cooling. The default mode for the oil pump is high flow and high pressure. This can lead to excessive oil consumption thru the PCV system.

The LT1 Gen-V engine feature oil-spray piston cooling, in which eight oil-spraying jets in the engine block drench the underside of each piston and the surrounding cylinder wall with an extra layer of cooling, friction-reducing oil. The oil spray reduces piston temperature, promoting extreme output and long-term durability. The extra layer of oil on the cylinder walls and wristpin also dampens noise originating from the pistons.

Powertrain Cooling

Coolant Type

40/60 coolant/water mixture of clean, drinkable water and use only DEX-COOL® Coolant.

Engine Cooling System

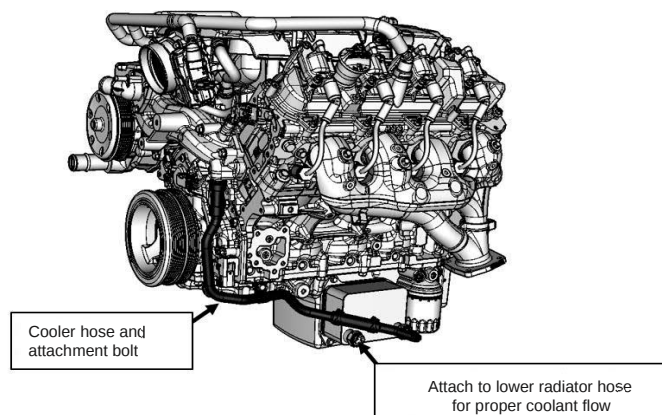
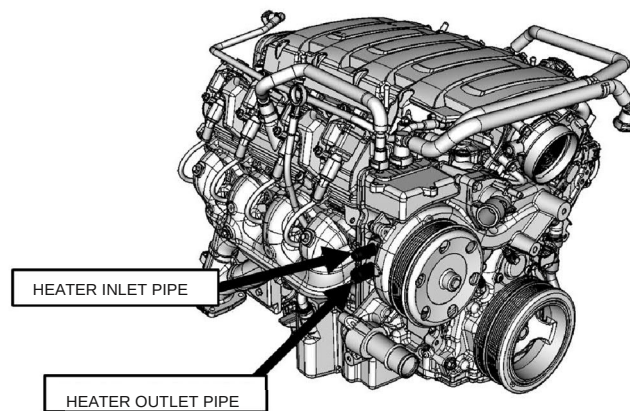
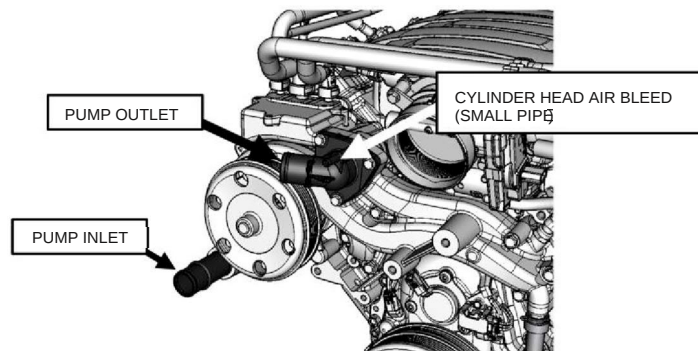
A surge tank is recommended for removing air from the engine coolant, but as long as the radiator or surge tank is the highest point in the system, then air will be evacuated from the coolant. The highest point, meaning that either the radiator or the surge tank have a portion higher than the top of the cylinder heads. If they are not, then air can be trapped within the cylinder heads and cause portions of the cylinder heads to overheat, which will be detrimental to engine performance and longevity. Coolant is drawn from the radiator outlet and into the water pump inlet by the water pump. Some coolant will then be pumped from the water pump, to the heater core, then back to the water pump. This provides the passenger compartment with heat and defrost.

Caution: Never block off the heater ports at the coolant pump. If no heater is desired, loop the inlet port to the outlet port at the coolant pump. If blocked, the system will not operate properly and overheating of the engine will occur.

Coolant is also pumped through the water pump outlet and into the engine block. In the engine block, the coolant circulates through the water jackets surrounding the cylinders where it absorbs heat. The coolant is then forced through the cylinder head gasket openings and into the cylinder heads. In the cylinder heads, the coolant flows through the water jackets surrounding the combustion chambers and valve seats, where it absorbs additional heat. From the cylinder heads, the coolant is then forced to the thermostat. The flow of coolant will either be stopped at the thermostat until the engine is warmed, or it will flow through the thermostat and into the radiator where it is cooled and the coolant cycle is completed. The cylinder head air bleed needs to be routed to the highest point in the cooling system. This will assist in removing air from the cylinder heads.

Engine Oil Cooling

The engine as delivered comes with a liquid to liquid engine oil cooler. Engine oil is pumped thru the cooler and engine coolant is pumped thru the cooler, to transfer the engine oil heat into the engine coolant. The engine coolant should route to the lower portion of the radiator, or inlet hose of the coolant pump. Heat is then removed by the engine radiator. Reference the 2022 Camaro LT1 for additional parts.





PERFORMANCE

Evaporative Emissions Valve

The evaporative emissions system can be used with the Chevrolet Performance engine control kit, but is not required for proper engine operation. This port must be either plugged or connected to a vapor canister.

Pilot Bearing (if using a manual transmission)

You must install a pilot bearing in the rear of the crankshaft, if the engine will be used with a manual transmission. The pilot bearing aligns the transmission input shaft with the crankshaft centerline. A worn or misaligned pilot bearing can cause shifting problems and rapid clutch wear. There are two different Chevrolet pilot bearings for the LT1. 14061685 is for a long input shaft transmission and 12557583 is for a short input shaft transmission. Verify fit prior to installing the transmission or damage will occur.

Brake vacuum port

The rear plug can be removed to connect a vacuum hose for vacuum accessories. Reference the 2022 Camaro LT1 for additional parts.

Starter Motor

A starter motor is not provided with the engine. The following parts are designed for the LT1 starting system and may assist with your installation. Please reference a 2022 Camaro with a LT1 engine for current part numbers.

Front Accessory Drive Kit

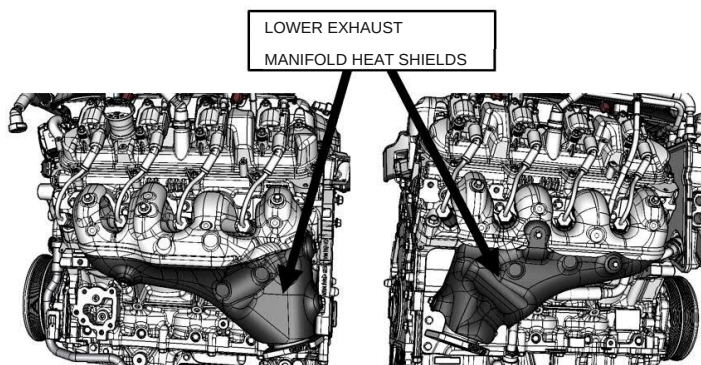
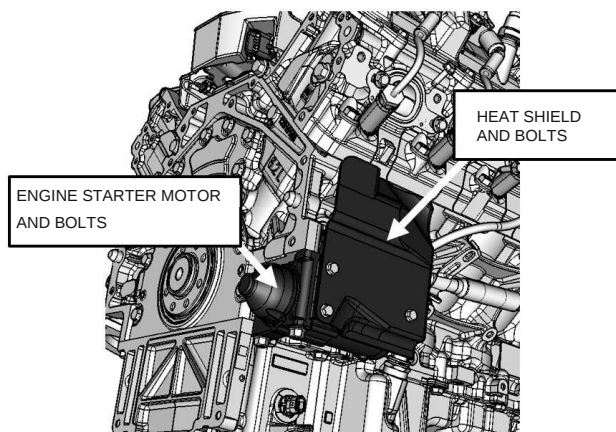
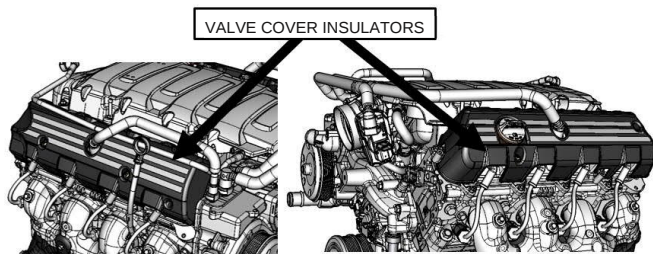
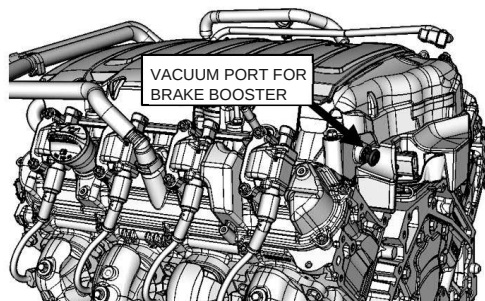
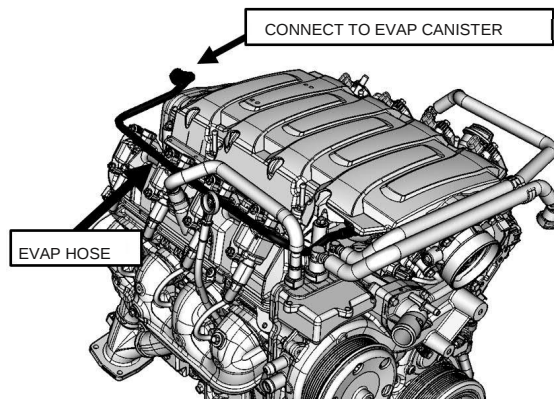
Front accessory drive kit can be purchased thru your Chevrolet Performance Dealer. Please refer to the Chevrolet Performance Parts catalog.

Valve cover noise insulators

Valve cover insulators can be purchased for your installation. Please refer to a 2022 Chevrolet Camaro for correct part numbers.

Lower exhaust manifold heat shields

Lower exhaust heat shields can be purchased for your installation. Please refer to a 2022 Chevrolet Camaro for correct part numbers.





PERFORMANCE

Start-up and Break-in Procedures

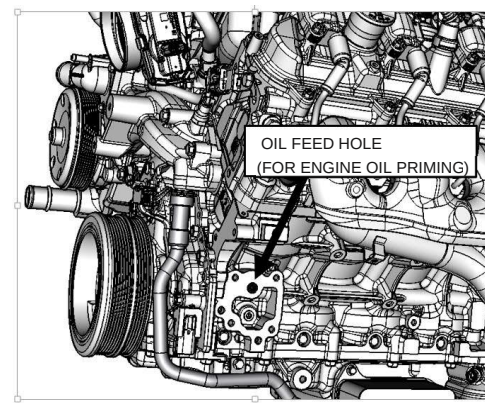
Use only Mobil 1 ESP Formula 0W-40 engine oil.

Safety first, if the vehicle is on the ground, be sure the park brake is set, the wheels are chocked and the car cannot fall into gear. Verify everything is installed properly and nothing was missed.

IMPORTANT: This engine assembly needs to be filled with oil. After installing the engine, ensure the crankcase has been filled with the appropriate motor oil to the recommended oil fill level on the dipstick. Also check and fill as required any other necessary fluids such as coolant, power steering fluid, etc.

1. The engine should be primed with oil before starting. The use of Kent-Moore engine preluber kit J45299 is the preferred process for priming.
 - a. Remove the engine oil filter and fill with clean engine oil.
 - b. Install the oil filter and tighten.
 - c. Locate and remove the engine block left front oil gallery plug
 - d. Install the flexible hose to the adapter and open the valve.
 - e. Pump the handle on the J45299 preluber in order to flow a minimum of 1-1.9 liters (1-2 quarts) engine oil. Observe the flow of engine oil through the flexible hose and into the engine assembly. The engine will be primed after a small amount of pressure change is seen on the in car oil pressure gauge while pumping J45299
 - f. Close the valve and remove the flexible hose and adapter from the engine.
 - g. Apply approved thread sealer and install the oil gallery plug to the engine and tighten to 60 N•m (44 lb ft). Top-off the engine oil to the proper level.
2. In the absence of a preluber kit, the following process can be used. Disconnect the fuel and disconnect the ignition control system (removing power from the ignition control module is generally recommended, but check your ignition control system information for additional details). Note: Removal of the spark plugs will allow the engine to spin faster and build oil pressure faster.
3. Once the ignition control system has been disconnected, crank the engine using the starter for 10 seconds and check for oil pressure. If no pressure is indicated, wait 30 seconds and crank again for 10 seconds.
4. Repeat this process until oil pressure is indicated on the gauge.
5. Reconnect the ignition control system. Start the engine and listen for any unusual noises. If no unusual noises are noted, run the engine at approximately 1000 RPM until normal operating temperature is reached.
6. When possible, you should always allow the engine to warm up prior to driving. It is a good practice to allow the oil sump and water temperature to reach 180°F before towing heavy loads or performing hard acceleration runs.
7. The engine should be driven at varying loads and conditions for the first 30 miles or one hour without wide open throttle (WOT) or sustained high RPM accelerations.
8. Run five or six medium throttle (50%) accelerations to about 4000 RPM and back to idle (0% throttle) in gear.
9. Run two or three hard throttle (WOT 100%) accelerations to about 4000 RPM and back to idle (0% throttle) in gear.
10. Change the oil and filter. Replace the oil per the specification in step 1, and replace the filter with a new PF64 AC Delco oil filter. Inspect the oil and the oil filter for any foreign particles to ensure that the engine is functioning properly.
11. Drive the next 500 miles (12 to 15 engine hours) under normal conditions. Do not run the engine at its maximum rated engine speed. Also, do not expose the engine to extended periods of high load.
12. Change the oil and filter. Again, inspect the oil and oil filter for any foreign particles to ensure that the engine is functioning properly.

J45299 Engine Preluber





PERFORMANCE

LT1 Engine Specifications

Type	Gen V Small Block V8
Displacement	376 cubic inches (6.2 liters)
Bore x Stroke	4.065" (103.25 mm) X 3.622" (92 mm)
Compression	11.5:1
Block	Cast aluminum, six bolt cross-bolted main caps
Cylinder Head	Cast aluminum rectangle port
Valve Diameter (Intake/Exhaust)	2.13"/1.59" (54mm/40.4mm)
Chamber Volume	59cc
Crankshaft	Forged steel, internally balanced
Connecting Rods	Forged powdered metal
Pistons	Hypereutectic aluminum
Camshaft	Hydraulic roller tappet
Lift	0.551" intake, 0.524" exhaust
Duration	200° intake, 207° exhaust @.050" tappet lift
Centerline	116.5° LSA
Rocker Arm Ratio	1.81-1
Oil Capacity with filter	10.0 quarts (9.5 liters)
Oil Pressure (Minimum, with hot oil)	6 psig @ 1000 RPM
	18 psig @ 2000 RPM
	24 psig @ 4000 RPM
Recommended Oil	Mobil 1 ESP Formula 0W-40
Oil Filter	AC Delco part # PF64
Fuel	Premium unleaded-92 (R+M/2)
Maximum Engine Speed	6600 RPM
Spark Plugs	Chevrolet 12622441 or AC Delco # 41-114
Spark Plug Gap	0.037–0.043" (0.95–1.10 mm)
Firing Order	1-8-7-2-6-5-4-3

Information may vary with application. All specifications listed are based on the latest production information available at the time of printing.

**Moteur en caisse LT1 – carter humide**
Feuille d'instructions N/P 19431954

Nous vous remercions d'avoir choisi Chevrolet Performance Parts comme source de haute performance. Chevrolet Performance Parts s'est engagée à offrir une technologie de rendement éprouvée et novatrice qui est réellement... beaucoup plus que de la puissance. Les pièces de Chevrolet Performance Parts ont été conçues, élaborées et mises à l'essai de manière à dépasser vos attentes de réglage précis et de fonction. Veuillez vous reporter à notre catalogue pour connaître le centre Chevrolet Performance Parts autorisé le plus près de chez vous ou visitez notre site Web à www.chevroletperformance.com.

La présente publication offre de l'information d'ordre général sur les composants et les procédures pouvant s'avérer utile lors de l'installation ou de l'entretien du moteur en caisse. Veuillez lire en entier la présente publication avant de commencer à travailler.

L'assemblage de ce moteur en caisse est effectué en utilisant des composants neufs de première qualité. Il est basé sur l'architecture de série LT1 de 5e génération de Chevrolet et utilise des technologies de pointe comme la bobine d'allumage individuelle par cylindre et l'injection de carburant direct. Compte tenu de la vaste gamme d'applications de moteurs à bloc compact, si l'on pose en après-vente une application antérieure à bloc compact, il se peut que l'on constate des différences de pose entre le moteur en caisse actuel et la version précédente. Ces différences peuvent nécessiter des modifications ou des composants supplémentaires qui ne sont pas compris avec le moteur, y compris les systèmes de refroidissement, électrique et d'échappement, ainsi que le circuit d'alimentation. Il se peut qu'une certaine fabrication soit requise.

Le moteur en caisse LT1 nécessite un système de commande de moteur offert par les concessionnaires Chevrolet Performance Parts. Vérifier auprès de votre concessionnaire ou sur le site Web www.chevroletperformance.com pour connaître les groupes de systèmes de commande actuellement offerts. Ces caractéristiques techniques ne sont pas destinées à remplacer les pratiques d'entretien complètes et détaillées expliquées dans les manuels d'entretien Chevrolet. Pour obtenir de l'information sur l'étendue de la garantie, prière de communiquer avec le concessionnaire Chevrolet Performance Parts local.

Observer toutes les précautions et tous les avertissements en matière de sécurité présentés dans les manuels de réparation au moment de poser un moteur en caisse dans n'importe quel véhicule. Porter un protecteur pour la vue et des vêtements de protection appropriés. Lorsqu'on travaille sous un véhicule ou autour de celui-ci, le soutenir solidement à l'aide de chandelles. Utiliser seulement les outils appropriés. Faire preuve d'extrême prudence lorsqu'on travaille avec des liquides ou des matériaux inflammables, corrosifs ou dangereux. Certaines procédures nécessitent l'utilisation d'un équipement spécial et des habiletés particulières. Si vous ne possédez pas la formation, l'expertise et les outils nécessaires pour effectuer toute partie de cette conversion en toute sécurité, ce travail devrait être réalisé par un professionnel. La présente publication a pour objet d'offrir des renseignements sur le moteur en caisse et les composants connexes. Ce guide décrit également les procédures et les modifications pouvant s'avérer utiles lors de l'installation d'un système de moteur en caisse LT1. Ces renseignements ne sont pas destinés à remplacer les manuels de réparation complets et les catalogues de pièces en matière de moteurs et de composants de Chevrolet Performance. Plutôt, cette publication a été conçue pour offrir des renseignements supplémentaires sur les matières pouvant intéresser les « bricoleurs » et les mécaniciens.

Cette publication s'applique aux moteurs et aux véhicules qui sont utilisés hors des voies publiques, sauf indication contraire expresse.

Information juridique et relative aux émissions

Les règlements fédéraux restreignent la dépose des véhicules automobiles de toute partie d'un système antipollution exigé par la loi fédérale. En outre, de nombreux États ont établi des lois qui interdisent le traficage ou la modification de tout système antipollution ou antibruit exigé par la loi. En règle générale, les véhicules qui ne roulent pas sur les voies publiques, tout comme certains véhicules d'intérêt spécial et pré-émissions, sont exempts de la plupart de la réglementation. On suggère fortement au lecteur de consulter tous les règlements municipaux et provinciaux applicables. Plusieurs des pièces qui sont décrites ou énumérées dans le présent manuel sont commercialisées pour des application hors route seulement et elles portent l'étiquette « Avis sur les pièces spéciales » (Special Parts Notice) qui est reproduite ici.

Avis sur les pièces spéciales

Cette pièce a été conçue spécifiquement pour une application hors route seulement. Puisque la pose de cette pièce pourrait nuire au rendement antipollution du véhicule ou donner lieu à son manque d'homologation en vertu des normes de sécurité actuelles des véhicules automobiles, celle-ci ne doit pas être posée dans un véhicule qui sera utilisé sur une voie publique ou une autoroute. En outre, une telle application pourrait donner lieu à l'annulation de la garantie d'un tel véhicule sur route ou autoroute.

Liste de pièces de la trousse

Description	Quantité
MOTEUR LT1 DE PRODUCTION	1
BOUCHON-REMPLISSAGE D'HUILE	1
TUBE, REMPLISSAGE D'HUILE	1
ENS. FLEXIBLE-LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DE REFROIDISSEUR D'HUILE MOTEUR	1
BOULON/VIS, FLEXIBLE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DE REFROIDISSEUR D'HUILE	1
FEUILLES DE DIRECTIVES	1

DIRECTIVES D'INSTALLATION :

LES MOTEURS DES ANNÉES DE FABRICATION 2022 ET ULTÉRIEURES REQUIÈRENT L'UTILISATION DE TROUSSES DE CONTRÔLEUR DE MOTEUR CHEVROLET PERFORMANCE APPROPRIÉES. CES TROUSSES SONT CONÇUES POUR FONCTIONNER AVEC LES MOTEURS LT1 DES ANNÉES DE FABRICATION 2022 ET ULTÉRIEURES. LES MOTEURS DE L'ANNÉE DE FABRICATION 2022 UTILISENT UN DISPOSITIF DE PHASAGE DE CAME DE NOUVEAU TYPE ET NÉCESSITENT UN ÉTALONNAGE UNIQUE. VEUILLEZ VÉRIFIER AUPRÈS DU CONCESSIONNAIRE CHEVROLET PERFORMANCE POUR S'ASSURER D'UTILISER LA TROUSSE DE CONTRÔLEUR DE MOTEUR CHEVROLET PERFORMANCE ADAPTÉE POUR CE MOTEUR.



PERFORMANCE

Pose du moteur

L'assemblage de ce moteur en caisse est effectué en utilisant des composants neufs de première qualité. Il est basé sur l'architecture de série LT1 de 5e génération de Chevrolet, présente sur la Chevrolet Camaro 2022, et utilise des technologies de pointe comme la bobine d'allumage individuelle par cylindre et l'injection de carburant direct. Compte tenu de la vaste gamme d'applications de moteurs à bloc compact, si l'on pose en après-vente une application antérieure à bloc compact, il se peut que l'on constate des différences de pose entre le moteur en caisse actuel et la version précédente. Ces différences peuvent nécessiter des modifications ou des composants supplémentaires qui ne sont pas compris avec le moteur, y compris les systèmes de refroidissement, électrique et d'échappement, ainsi que le circuit d'alimentation. Il se peut qu'une certaine fabrication soit requise.

Tube et bouchon de remplissage d'huile

Cette trousse est fournie avec le tube et le bouchon de remplissage d'huile moteur.

Désactivation de cylindre - Non utilisé avec la trousse de commande de moteur Chevrolet

Performance

Ce moteur est utilisé dans la Camaro de 6e génération. Afin d'offrir une économie de carburant maximale dans des conditions de conduite à charge légère, le module de commande du moteur (ECM) commande l'activation du système de désactivation de cylindres afin de désactiver les cylindres 1, 7, 6 et 4 pour passer en mode V4. Le moteur fonctionne avec 8 cylindres, ou en mode V8, au démarrage, au ralenti et lors d'accéléérations moyennes à agressives. Ce système requiert le bon fonctionnement de plusieurs entrées (poids du véhicule, dimension des pneus, rapport de pont, etc.). Ces paramètres ne sont pas connus lors de la vente de la trousse de contrôleur de moteur Chevrolet Performance. En raison de ces paramètres inconnus, ainsi que de la nécessité de mettre au point les supports de moteur et le système d'échappement pour un fonctionnement en mode V8 est en mode V4. La trousse de commande de moteur Chevrolet Performance désactive cette fonction. Le moteur n'a pas été modifié, la quincaillerie de désactivation de cylindres est donc toujours présente.

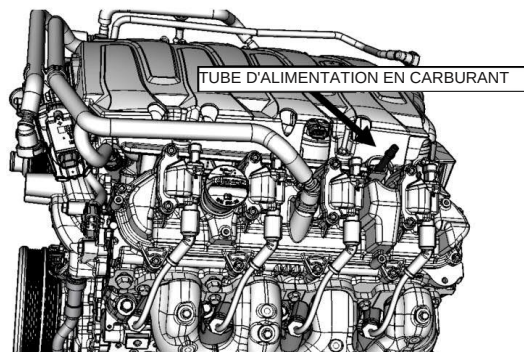
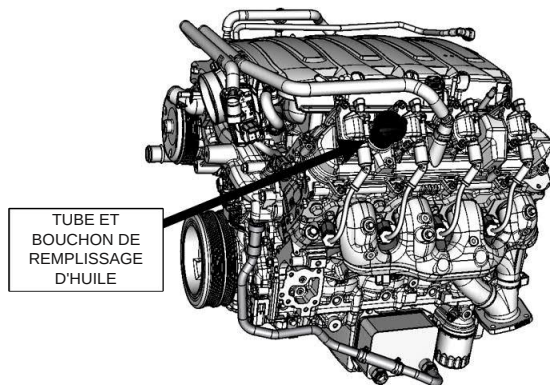
Système d'allumage

Le GEN-V est doté d'un encodeur de position de vilebrequin 58X avancé qui garantit un calage de l'allumage précis dans l'ensemble de la plage de fonctionnement. La couronne de vilebrequin 58X et le capteur fournissent des renseignements précis et immédiats sur la position du vilebrequin pendant la rotation. Cela permet à l'ECM de régler le calage de l'allumage avec une plus grande précision, ce qui optimise le rendement et l'économie de carburant. Le démarrage du moteur est également plus constant dans toutes les conditions de fonctionnement. Conjointement avec le calage de distribution du vilebrequin 58X, le Gen-V utilise la plus récente technologie de calage de distribution d'arbre à cames. Le capteur d'arbre à cames est situé dans le couvercle avant du moteur et détecte une cible de capteur 4X sur le rotor de mise en phase de l'arbre à cames, qui est fixé sur l'extrémité avant de l'arbre à cames. La couronne cible est dotée de quatre segments à intervalles réguliers qui transmettent la position de l'arbre à cames plus rapidement et plus précisément que les systèmes précédents à un seul segment. La mesure double 58X/4X garantit un calage de la distribution extrêmement précis pour toute la durée de vie du moteur. De plus, il constitue un système d'appoint efficace en cas de défaillance d'un des capteurs. Capteur d'humidité d'admission d'air : Cette nouvelle caractéristique garantit une efficacité optimale de la combustion, peu importe l'humidité de l'air environnant. Allumage bobine sur bougie : L'allumage bobine sur bougie individuelle du Gen-V est constitué de bobines avancées compactes et fixées sur le cache-culbuteurs, mais positionnées différemment que sur le moteur Gen-IV. Une bobine individuelle pour chaque bougie d'allumage fournit la tension maximale et une densité d'étincelle constante, sans variation entre les cylindres. Bougies d'allumage à pointe en iridium : Les bougies sont dotées d'une électrode en iridium et d'une âme en iridium dans le conducteur, ce qui offre une résistance interne plus élevée tout en maintenant une densité d'étincelle optimale tout au long de leur durée de vie. La conception de l'électrode améliore l'efficacité de la combustion.

Circuit d'alimentation en carburant

Basse pression (réservoir de carburant au moteur)

Un débit de carburant de 45 G/H (gallons par heure) à 72 psi (500 kPa) est recommandé pour des performances optimales. Parce qu'il s'agit d'un système à débit nul, un détendeur réglé à 580 kPa (84 psi) doit être inclus dans la conduite de carburant entre la pompe de réservoir et la pompe haute pression montée sur le moteur. Il n'est pas recommandé d'utiliser un système de carburant basse pression qui n'est pas commandé par le module d'alimentation de pompe à carburant (FPPM). Une pompe à trop grande capacité peut entraîner la cavitation à faible débit causée par les arrêts et démarrages répétés de la pompe au lieu d'une régulation à une vitesse/pression. Si un FPPM n'est pas utilisé, des codes de diagnostic seront mémorisés dans l'ECM (le témoin d'anomalie peut ne pas s'allumer). Un chauffage excessif du carburant et des problèmes possibles de démarrage/maniabilité peuvent provenir d'une pompe fonctionnant à pression élevée constante. Un limiteur de pression de carburant réglé à 580 kPa (84 psi) doit être installé entre la pompe à carburant d'alimentation basse pression et la pompe à carburant haute pression montée sur le moteur. Une pompe à trop grande capacité peut entraîner la cavitation à faible débit causée par les arrêts et démarrages répétés de la pompe au lieu d'une régulation à une vitesse/pression. Autrement, un circuit d'alimentation en carburant qui fonctionne à une pression fixe de 500 kPa (72 psi) peut être utilisé et un relais de pompe à carburant peut être déclenché par le fil vert/gris dans la cavité 2 du connecteur de module d'alimentation de pompe à carburant (FPPM). Le fil vert/gris correspond à une commande côté positif 12 V pour un relais de pompe à carburant. Ne pas utiliser ou poser le module d'alimentation de pompe à carburant si cette autre méthode est utilisée. Des codes d'anomalie s'établissent dans l'ECM si le module FPPM n'est pas utilisé, mais le témoin d'anomalie (MIL) ne s'allume pas. Prendre note qu'une surchauffe du carburant et des problèmes possibles de démarrage et de conduite peuvent être causés par une pression élevée constante.





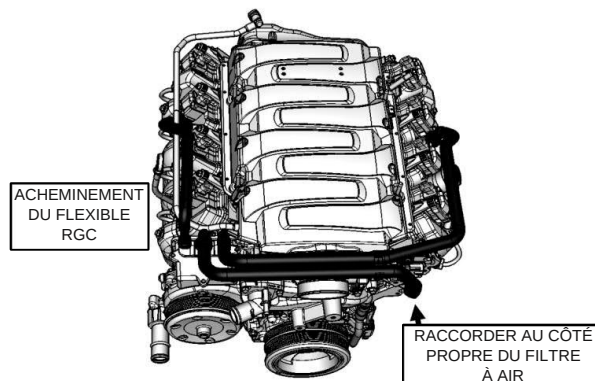
PERFORMANCE

Haute pression (sur le moteur)

La haute pression nécessaire à l'injection directe est fournie par la pompe à carburant haute pression. La pompe à carburant haute pression est fixée à l'arrière du moteur sous la tubulure d'admission et entraînée par une came à trois bossages sur l'arbre à cames. Cette pompe à carburant haute pression régule également la pression de carburant avec un actionneur de type soupape commandée par solénoïde interne, qui est à son tour commandé par l'ECM.

Système de recyclage des gaz de carter (RGC)

Un système de ventilation de carter de moteur fermé est utilisé afin de permettre une évacuation des vapeurs de carter de moteur plus complète. De l'air frais provenant du système de filtration d'air (filtre à air) est alimenté au carter et mélangé aux gaz de carter, puis circule dans une vanne de ventilation de carter jusqu'à la tubulure d'admission. Il y a deux orifices, une par cache-soupapes, qui doivent être raccordées à l'absorbeur de séparateur d'huile moteur situé à l'avant droit du moteur. Le troisième tube doit ensuite être acheminé jusqu'au système de filtration d'air (filtre à air). Ce raccordement doit être réalisé entre le débitmètre d'air massique (MAF) et le corps de papillon du moteur. L'air du système de recyclage des gaz de carter (RGC) doit être mesuré par le débitmètre d'air massique (MAF) pour assurer le bon fonctionnement du moteur. Consulter l'image ci-dessous pour la pose appropriée. Se reporter à la Camaro 2022 LT1 pour les numéros de pièce actuels.



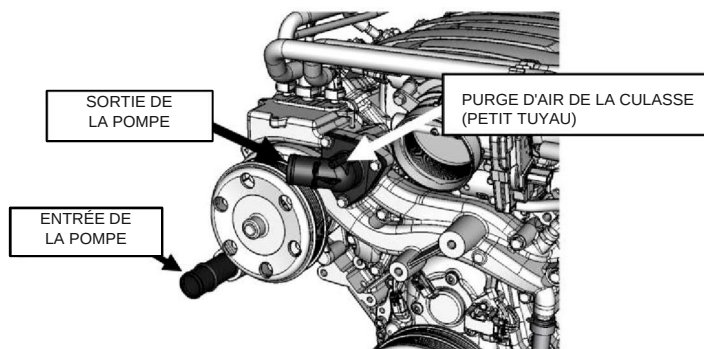
Distribution de l'arbre à cames variable

Ce moteur a la capacité de varier la position de l'arbre à cames par rapport à la position du piston. Si vous choisissez d'utiliser la trousse de contrôleur de moteur Chevrolet Performance, ce système fait alors varier la distribution de l'arbre à cames pour améliorer les émissions et l'économie de carburant, tout en produisant une grande puissance. Au ralenti, par exemple, l'arbre à cames est en position complètement avancée, ce qui produit un ralenti extrêmement doux. Dans ces conditions, le dispositif de mise en phase assure un réglage de façon à fournir un calage de distribution optimal pour la performance, la conduite et l'économie de carburant. À régime élevé, il peut retarder la distribution afin de maximiser le débit d'air dans l'ensemble du moteur et augmenter la puissance du moteur. À faible régime, il peut avancer la distribution pour augmenter le couple. Dans des conditions de charge légère, il peut retarder la distribution à tous les régimes moteurs afin d'améliorer l'économie de carburant. Un dispositif de mise en phase de type vanne est posé à l'avant de l'arbre à cames afin de changer son orientation angulaire par rapport au pignon, ce qui permet de régler le calage de distribution sur le champ. Il s'agit d'un système de phasage d'arbre à cames double et égale qui ajuste le calage de distribution de l'arbre à cames à la même vitesse pour les soupapes d'admission et les soupapes d'échappement. Le système permet de produire un couple de façon linéaire, avec des niveaux près des sommets sur une large plage de régimes et une puissance précise élevée (puissance par litre de cylindrée) sans sacrifier la réponse globale du moteur ou la conduite. Il procure également un autre outil efficace de régulation des émissions d'échappement.

Système de pompe à huile moteur

Le graissage du moteur est assuré par un ensemble pompe à huile de type vanne à deux étages à cylindrée variable. Une électrovanne régulatrice d'huile, commandée par l'ECM et fixée à la pompe à huile, procure un fonctionnement à deux étages. La pompe à huile est montée à l'avant du bloc-moteur et fonctionne par entraînement direct du pignon de vilebrequin. Le rotor et les aubes de la pompe tournent et aspirent l'huile depuis le carter d'huile à travers une crépine et un tuyau. L'huile est mise sous pression lorsqu'elle traverse la pompe, puis est envoyée dans les canalisations d'huile du bloc-moteur. La pompe à huile à débit/pression variable doit être commandée par l'ECM afin de maintenir le graissage approprié et de réduire l'alimentation en huile excessive jusqu'aux culasses et au système RGC. De nombreux dispositifs du moteur LT1 utilisent la pression d'huile pour maintenir un bon fonctionnement. L'ECM régule la pression d'huile moteur et le débit de refroidissement de piston par pulvérisation d'huile, le calage de distribution variable, la désactivation de cylindres ainsi que le refroidissement de paliers d'arbre à cames et de vilebrequin. Le mode par défaut de la pompe à huile est débit élevé et pression élevée. Cela peut mener à une consommation d'huile excessive par le système de recyclage des gaz de carter (RGC).

Le moteur LT1 Gen-V est doté du refroidissement de piston par pulvérisation d'huile, dans lequel huit gicleurs d'huile dans le bloc-moteur inondent le dessous de chaque piston et la périphérie des parois de cylindre avec une couche supplémentaire d'huile de refroidissement et de réduction de frottement. La pulvérisation d'huile réduit la température des pistons, ce qui favorise une puissance extrême et une longévité durable. La couche supplémentaire d'huile sur les parois de cylindres et les axes de piston amortit également le bruit produit par les pistons.





PERFORMANCE

Refroidissement du groupe motopropulseur

Type de liquide de refroidissement

Mélange 40/60 d'eau propre potable et de liquide refroidisseur DEX-COOL® seulement.

Circuit de refroidissement du moteur

Un réservoir d'expansion est recommandé pour éliminer l'air du liquide de refroidissement du moteur, mais tant et aussi longtemps que le radiateur ou le réservoir d'expansion est le point le plus élevé du circuit, l'évacuation de l'air du liquide de refroidissement est assuré. Un point plus élevé signifie que le radiateur ou le réservoir d'expansion présente une section plus élevée que la partie supérieure des culasses. Si ce n'est pas le cas, il est alors possible que l'air emprisonné dans les culasses cause une surchauffe de certaines parties des culasses, ce qui aurait une incidence négative sur le rendement et la longévité du moteur. Le liquide de refroidissement est aspiré par la sortie du radiateur jusqu'à l'admission de la pompe à eau par la pompe à eau. Une partie du liquide de refroidissement est alors pompée depuis la pompe à eau, jusqu'au radiateur de chauffage, puis de retour à la pompe à eau. Ceci permet de chauffer l'habitacle et de fournir le dégivrage.

Mise en garde : ne jamais obstruer les orifices du système de chauffage au niveau de la pompe de liquide de refroidissement. Si on ne souhaite pas avoir un système de chauffage, boucher l'orifice d'admission à l'orifice de sortie au niveau de la pompe de liquide de refroidissement. Si le système est bloqué, il ne fonctionnera pas correctement et il y aura surchauffe du moteur.

Le liquide de refroidissement est également pompé par la sortie de la pompe à eau jusqu'à dans le bloc-moteur. Dans le bloc-moteur, le liquide de refroidissement circule dans les chemises d'eau entourant les cylindres pour absorber la chaleur. Le liquide de refroidissement du moteur est alors poussé dans les ouvertures du joint de culasse, puis dans les culasses. Dans les culasses, le liquide de refroidissement circule dans les chemises d'eau entourant les chambres de composition et les sièges de soupape, dans lesquels il absorbe la chaleur supplémentaire. À partir des culasses, le liquide de refroidissement est poussé jusqu'au thermostat. Le débit de liquide de refroidissement est alors interrompu au thermostat jusqu'à ce que le moteur soit réchauffé ou il circule par le thermostat jusqu'à dans le radiateur où il sera refroidi, ce qui complète le cycle du liquide de refroidissement. La purge d'air de culasse doit être acheminée au point le plus élevé du circuit de refroidissement. Ceci aide à éliminer l'air des culasses.

Refroidissement d'huile moteur

Le moteur est livré équipé d'un refroidisseur d'huile moteur liquide à liquide. L'huile moteur est pompée par le refroidisseur et le liquide de refroidissement du moteur est pompé par le refroidisseur afin de transférer la chaleur de l'huile moteur au liquide de refroidissement du moteur. Le liquide de refroidissement du moteur doit circuler par la portion inférieure de radiateur ou par le flexible d'admission de la pompe à liquide de refroidissement. La chaleur est ensuite éliminée par le radiateur du moteur. Se reporter à la Camaro 2022 LT1 pour les pièces supplémentaires.

Soupape d'émission de vapeurs de carburant

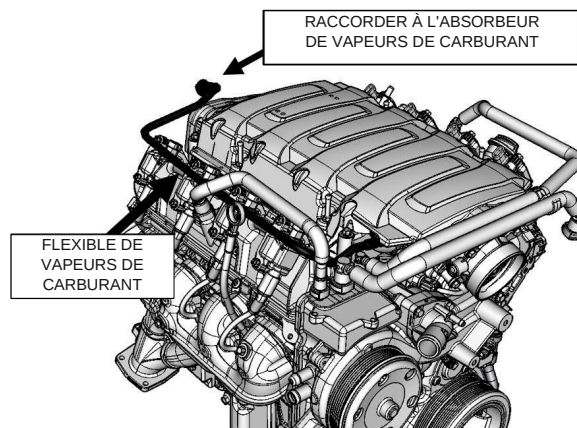
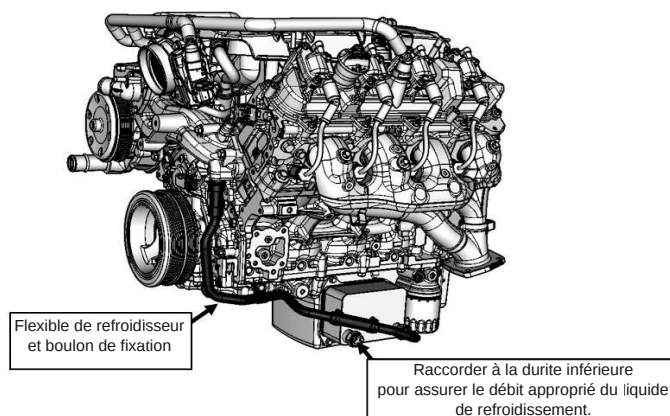
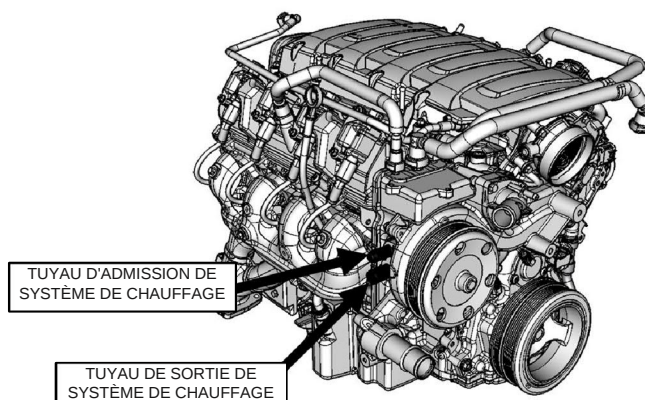
Le système d'émission de vapeurs de carburant peut être utilisé avec la trousse de commande de moteur Chevrolet Performance, mais elle n'est pas nécessaire pour le bon fonctionnement du moteur. Cet orifice doit être bouché ou raccordé à l'absorbeur de vapeurs.

Palier guide d'embrayage (en cas de boîte de vitesses manuelle)

On doit installer un roulement-guide derrière le vilebrequin si l'on prévoit utiliser le moteur conjointement avec une boîte manuelle. Le roulement-guide aligne l'arbre primaire de la boîte de vitesses avec l'axe central du vilebrequin. Un roulement-guide usé ou désaligné peut provoquer des anomalies de changement de vitesse et une usure rapide de l'embrayage. Il y a deux types de palier guide d'embrayage Chevrolet pour le LT1. Le numéro 14061685 est pour la boîte de vitesses dotée de l'arbre d'entrée long et le numéro 12557583 est pour la boîte de vitesses dotée de l'arbre d'entrée court. Vérifier que la bonne pièce est utilisée avant de poser la boîte de vitesses pour éviter les dommages.

Orifice du frein à dépression

Le bouchon arrière peut être retiré pour raccorder un flexible à dépression pour les accessoires à dépression. Se reporter à la Camaro 2022 LT1 pour les pièces supplémentaires.





PERFORMANCE

Moteur de démarreur

Aucun démarreur n'est fourni avec le moteur. Les pièces suivantes sont conçues pour le système de démarrage LT1 et peuvent faciliter la pose. Veuillez vous reporter à la Camaro 2022 dotée d'un moteur LT1 pour les numéros de pièce actuels.

Trousse d'entraînement des accessoires avant

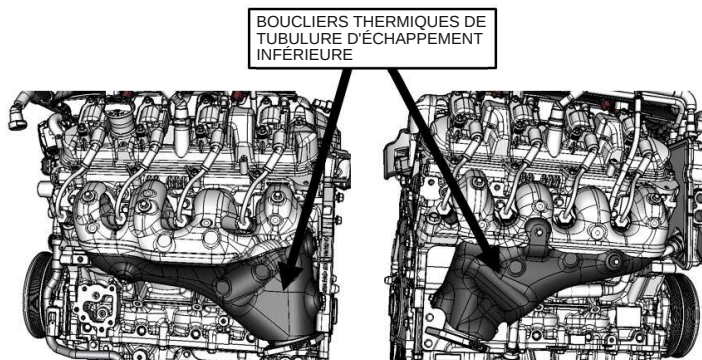
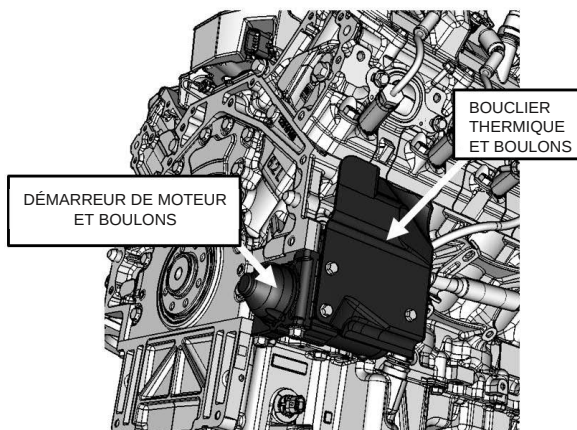
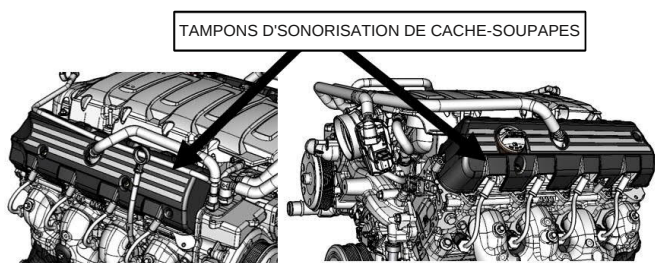
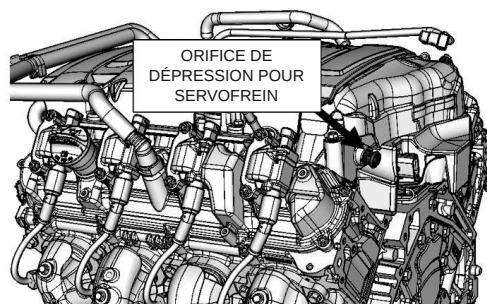
La trousse d'entraînement des accessoires avant peut être achetée auprès d'un concessionnaire Chevrolet Performance. Veuillez vous reporter au catalogue de pièces Chevrolet Performance.

Tampons d'insonorisation de cache-soupapes

Les tampons d'insonorisation de cache-soupapes peuvent être achetés pour votre installation. Veuillez vous reporter à la Chevrolet Camaro 2022 pour connaître les bons numéros de pièce.

Boucliers thermiques de tubulure d'échappement inférieure

Les boucliers thermiques d'échappement inférieur peuvent être achetés pour votre installation. Veuillez vous reporter à la Chevrolet Camaro 2022 pour connaître les bons numéros de pièce.





PERFORMANCE

Procédures de démarrage et de rodage

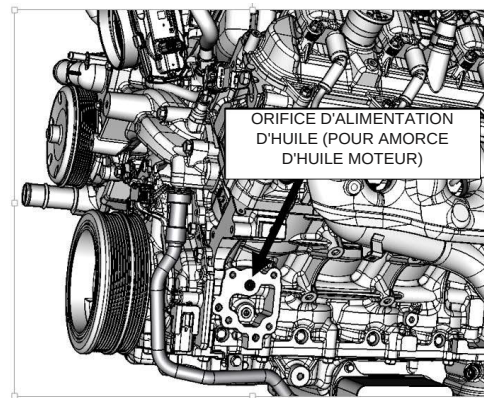
Utiliser uniquement de l'huile moteur OW-40 Mobil 1 de formule ESP.

La sécurité d'abord. Si le véhicule est sur le sol, s'assurer que le frein de stationnement est engagé, que les roues sont calées et que le véhicule ne peut s'engager dans un rapport. Vérifier si tout est installé adéquatement et que rien ne manque.

IMPORTANT : Ce moteur doit être rempli d'huile. Après avoir posé le moteur, s'assurer que le carter de vilebrequin a été rempli avec l'huile moteur appropriée jusqu'au niveau de remplissage d'huile recommandé sur la jauge graduée. Vérifier et ajouter tout autre liquide nécessaire, comme du liquide de refroidissement, du liquide de direction assistée, etc.

1. Le moteur doit être amorcé d'huile préalablement au démarrage. L'utilisation de la trousse de prélubrificateur de moteur Kent-More J45299 constitue le processus d'amorçage privilégié.
 - a. Déposer le filtre d'huile du moteur et le remplir d'huile moteur propre.
 - b. Poser le filtre à huile et serrer.
 - c. Repérer et déposer le bouchon de galerie de graissage avant gauche du bloc-moteur.
 - d. Poser le tuyau souple sur l'adaptateur et ouvrir la soupape.
 - e. Pomper la poignée sur le prélubrificateur J45299 afin d'obtenir un débit minimum de 1 à 1,9 litre (1 à 2 quarts) d'huile moteur. Observer le débit de l'huile moteur par le tuyau souple et dans l'ensemble de moteur. Le moteur sera amorcé après qu'on ait constaté un petit changement dans la quantité de pression dans la jauge de pression d'huile pendant le pompage du J45299.
 - f. Fermer la soupape et déposer le tuyau souple et l'adaptateur du moteur.
 - g. Appliquer du produit d'étanchéité de filetage approuvé et poser le bouchon de galerie d'huile sur le moteur, puis serrer à 60 Nm (44 lb pi). Ajouter de l'huile moteur jusqu'au bon niveau.
2. En l'absence d'une trousse de prélubrificateur, on peut utiliser le processus suivant. Débrancher le carburant et débrancher le système de commande d'allumage (la coupure de l'alimentation du module de commande d'allumage est généralement recommandé, mais consulter les renseignements sur le système de commande d'allumage pour obtenir des détails supplémentaires). Remarque : La dépose des bougies d'allumage permet au moteur de tourner plus rapidement et d'accumuler une pression d'huile plus rapidement.
3. Une fois que le système de commande d'allumage a été débranché, démarrer le moteur en utilisant le démarreur pendant 10 secondes et vérifier la pression d'huile. Si aucune pression n'est indiquée, attendre 30 secondes et essayer de démarrer encore pendant 10 secondes.
4. Répéter ce processus jusqu'à ce que la pression d'huile soit indiquée sur la jauge.
5. Rebrancher le système de commande d'allumage. Démarrer le moteur et écouter afin de déceler la présence de bruits inhabituels. Si aucun bruit inhabituel n'est remarqué, laisser tourner le moteur à environ 1 000 tr/min jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement normale.
6. Lorsque cela est possible, vous devriez toujours permettre au moteur de se réchauffer avant de conduire. Une bonne pratique est de permettre à la température du carter d'huile et de l'eau d'atteindre 180°F avant de tirer de lourdes charges ou de faire des courses à accélération brusque.
7. Le moteur devrait être entraîné à différentes charges et dans différentes conditions les 30 premiers milles ou pendant une heure sans être au régime maximal (WOT) ou sans subir d'accélération brusques du nombre de tours par minute.
8. Effectuer cinq ou six accélérations à gaz moyens (50 %) jusqu'à environ 4 000 tr/min puis retourner à la marche au ralenti (0 % des gaz) en prise.
9. Effectuer deux ou trois accélérations dures (pleins gaz à 100 %) jusqu'à environ 4 000 tr/min puis retourner à la marche au ralenti (0 % des gaz) en prise.
10. Vidanger l'huile et remplacer le filtre. Vidanger l'huile en suivant les caractéristiques techniques présentées à l'étape 1 et remplacer le filtre avec un nouveau filtre à huile PF64 AC Delco. Vérifier l'huile et le filtre à huile afin de repérer toute particule étrangère pour s'assurer que le moteur fonctionne correctement.
11. Conduire la prochaine distance de 500 milles (de 12 à 15 heures moteur) dans des conditions normales. Ne pas faire tourner le moteur à sa vitesse nominale maximale. De plus, ne pas exposer le moteur à des périodes prolongées de charge élevée.
12. Vidanger l'huile et remplacer le filtre. Vérifier l'huile et le filtre à huile de nouveau afin de repérer toute particule étrangère pour s'assurer que le moteur fonctionne correctement.

Pré-lubrificateur du moteur J45299





PERFORMANCE

Caractéristiques techniques du moteur LT1

Type	V8 à bloc compact de 5e génération
Cylindrée	376 pouces cubes (6,2 litres)
Alésage x course	4,065 po (103,25 mm) X 3,622 po (92 mm)
Compression	11.5:1
Bloc	Aluminium moulé, six boulons fixés latéralement aux chapeaux principaux
Culasse	Orifice rectangulaire en aluminium moulé
Diamètre des soupapes (admission et échappement)	2,13 po/1,59 po (54 mm/40,4 mm)
Volume de chambre	59 cc
Vilebrequin	Acier forgé, équilibré par contrepoids
Bielles	Métal fritté forgé
Pistons	Aluminium hypereutectique
Arbre à cames	Poussoir à galet hydraulique
Levée	0,551 po admission, 0,524 po échappement
Durée	Admission 200°, échappement 207° à levée de poussoir de 0,050 po
Ligne médiane	116,5° LSA
Rapport des culbuteurs	1.81-1
Contenance en huile avec filtre	10,0 pintes (9,5 litres)
Pression d'huile (minimale, avec huile chaude)	6 psig à 1 000 tr/min
	18 psig à 2 000 tr/min
	24 psig à 4 000 tr/min
Huile recommandée	0W-40 Mobil 1 de formule ESP
Filtre à l'huile	AC Delco numéro de pièce PF64
Carburant	Supercarburant sans plomb - 92 (R+M/2)
Régime maximal du moteur	6 600 tr/min
Bougies d'allumage	Chevrolet 12622441 ou AC Delco # 41-114
Écartement des électrodes	0,037-0,043 po (0,95-1,10 mm)
Ordre d'allumage	1-8-7-2-6-5-4-3

L'information peut varier selon l'application. Toutes les spécifications énumérées sont basées sur les plus récentes données de production disponibles à la date d'impression



Motor armado LT1 - Sumidero húmedo

Hoja de instrucciones No. de parte 19431954

Gracias por elegir Chevrolet Performance Parts como su fuente de alto desempeño. Chevrolet Performance Parts está comprometido a proporcionar tecnología de desempeño comprobada e innovadora que en realidad... sea más que sólo potencia. Chevrolet Performance Parts están diseñadas, desarrolladas y probadas para exceder sus expectativas de ajuste y función. Por favor consulte nuestro catálogo respecto al Centro Autorizado de Chevrolet Performance Parts más cercano a usted o visite nuestra página en Internet www.chevroletperformance.com.

Esta publicación brinda información general sobre los componentes y procedimientos que pudieran ser útiles al instalar o dar servicio a su motor armado. Por favor lea esta publicación completa antes de comenzar el trabajo.

Este motor armado se ensambla utilizando componentes nuevos de primera calidad. Se basa en la arquitectura serie LT1 Generación V de Chevrolet y utiliza tecnologías modernas como bobina de ignición individual por cilindro e inyección directa de combustible. Debido a la amplia gama de aplicaciones de bloque pequeño, si usted está actualizando una aplicación anterior de bloque pequeño, puede encontrar diferencias de instalación entre su ensamble de motor armado y la versión anterior. Estas diferencias pueden requerir modificaciones o componentes adicionales no incluidos con el motor, incluyendo sistemas de enfriamiento, combustible, eléctricos y del escape. Se puede requerir trabajo de fabricación.

El motor armado LT1 requiere un sistema de control del motor que está disponible con su concesionario de Chevrolet Performance Parts. Consulte con su concesionario o en www.chevroletperformance.com respecto a los paquetes del sistema de control que están disponibles actualmente. No se pretende que estas especificaciones reemplacen las prácticas de servicio completas y detalladas explicadas en los manuales de servicio de Chevrolet. Para información sobre cobertura de la garantía, por favor póngase en contacto con su concesionario local de Chevrolet Performance Parts.

Observe todas las precauciones de seguridad y advertencias de los manuales de servicio durante la instalación de un motor armado en cualquier vehículo. Utilice protección para los ojos y ropa de protección adecuada. Cuando trabaje debajo o alrededor del vehículo, apóyelo firmemente con soportes de gato. Sólo use las herramientas adecuadas. Tenga mucha precaución cuando trabaje con líquidos y materiales inflamables, corrosivos y peligrosos. Algunos procedimientos requieren equipo y habilidades especiales. Si no tiene la capacitación, experiencia, y herramientas apropiadas para realizar cualquier parte de esta conversión con seguridad, este trabajo debe ser realizado por un profesional. Esta publicación ha sido diseñada para proporcionar información acerca de este motor armado y componentes relacionados. Este manual también describe procedimientos y modificaciones que pudieran ser útiles durante la instalación de un sistema de motor armado LT1. No está diseñada para sustituir a los exhaustivos manuales de servicio y catálogos de partes que cubren los motores y componentes Chevrolet Performance. Más bien, está diseñada para brindar información complementaria en áreas de interés para los entusiastas del "hágalo usted mismo" y los mecánicos.

Esta publicación concierne a motores y vehículos que se utilizan fuera de las carreteras públicas, excepto cuando se indica específicamente lo contrario.

Información legal y sobre emisiones

La ley federal restringe el retiro de cualquier parte de un sistema de control de emisiones requerido por orden federal de los vehículos de motor.

Más aún, muchos estados han promulgado leyes que prohíben alterar o modificar cualquier sistema de control de emisiones o ruidos. Los vehículos que no son operados en carreteras públicas generalmente están exentos de la mayoría de las normas, al igual que algunos vehículos de interés especial y pre-emisiones. Se le exhorta atentamente al lector verificar todas las leyes locales y estatales aplicables. Muchas de las partes descritas o indicadas en este manual se comercializan para su aplicación fuera de carretera únicamente, y están etiquetadas con el "Aviso sobre Partes Especiales" que se reproduce aquí:

Aviso sobre Partes Especiales

Esta parte ha sido diseñada específicamente para aplicación fuera de carretera únicamente. Debido que la instalación de esta parte puede afectar el desempeño del control de emisiones de su vehículo o dejarlo fuera de certificación según los Estándares de seguridad de vehículos de motor, no se debe instalar en un vehículo que se utilice en cualquier calle o carretera. Adicionalmente, cualquier aplicación tal puede afectar adversamente la cobertura de la garantía de tales vehículos para aplicación en calles o carreteras.

Lista de partes del juego

<u>Descripción</u>	<u>Cantidad</u>
MOTOR LT1 DE PRODUCCIÓN	1
TAPA-RELLENO DE ACEITE	1
TUBO, RELLENO DE ACEITE	1
ENSAMBLE DE MANGUERA-ENFRIAMIENTO DE ENFRIADOR DE ACEITE DEL MOTOR	1
PERNO/TORNILLO, MANGUERA DE ENFRIAMIENTO DE ENFRIADOR DE ACEITE	1
HOJAS DE INSTRUCCIONES	1

INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN:

LO MOTORES MODELO 2022 Y MÁS RECIENTES REQUIEREN EL USO DE LOS JUEGOS DE CONTROLADOR DE MOTOR CHEVROLET PERFORMANCE CORRECTOS QUE ESTÁN DISEÑADOS PARA TRABAJAR CON MOTORES MODELO 2022 Y MÁS RECIENTES. LOS MOTORES LT1 MODELO 2022 USAN UN AJUSTADOR DE FASE DE LEVA DE ESTILO MÁS RECIENTE Y REQUIERE UNA CALBRACIÓN ÚNICA. VERIFIQUE CON SU CONCESIONARIO CHEVROLET PERFORMANCE PARA ASEGURAR QUE SE USE EL JUEGO DE CONTROLADOR DE MOTOR CHEVROLET PERFORMANCE CORRECTO PARA ESTE MOTOR.

Instalación del motor

Este motor armado se ensambla utilizando componentes nuevos de primera calidad. Se basa en la arquitectura serie LT1 Generación V de Chevrolet de un vehículo Chevrolet Camaro 2022 y utiliza tecnologías modernas como bobina de ignición individual por cilindro e inyección directa de combustible.

Debido a la amplia gama de aplicaciones de bloque pequeño, si usted está actualizando una aplicación anterior de bloque pequeño, puede encontrar diferencias de instalación entre su ensamble de motor armado y la versión anterior. Estas diferencias pueden requerir modificaciones o componentes adicionales no incluidos con el motor, incluyendo sistemas de enfriamiento, combustible, eléctricos y del escape. Se puede requerir trabajo de fabricación.



PERFORMANCE

Tapa y tubo de relleno de combustible

Este juego se suministra con el tubo y tapa de relleno de aceite de motor.

Desactivación de cilindro - No se usa con juego de control de motor Chevrolet Performance

Este motor se usa en el Camaro Generación 6. En producción, para proporcionar economía máxima de combustible bajo condiciones de conducción de carga ligera, el módulo de control del motor (ECM) ordenará que el sistema de desactivación de cilindro se encienda para desactivar los cilindros de motor 1, 7, 6 y 4, cambiando a modo V4. El motor operará en 8 cilindros, o modo V8, durante el arranque del motor, marcha en vacío del motor, y aplicaciones de acelerador medio a completo. Este sistema requiere muchas entradas (peso del vehículo, tamaño de llanta, relación de transmisión final, etc.) para funcionar adecuadamente. Estos parámetros se desconocen cuando se vende el juego de controlador de motor Chevrolet Performance. Debido a estos parámetros desconocidos así como la necesidad de afinar los montajes del motor y el sistema de escape para operación en modos tanto V8 como V4. El juego de control de motor Chevrolet Performance desactiva esta función. El motor no se ha cambiado, así que el hardware de desactivación de cilindro todavía está presente.

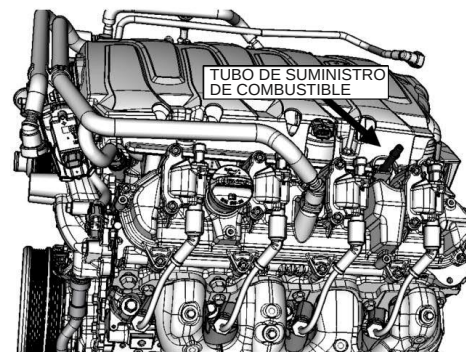
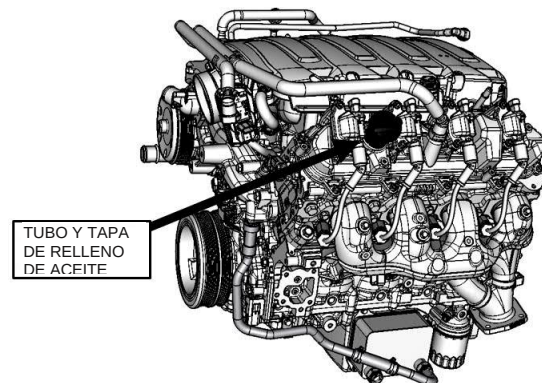
Sistema de ignición

La generación V tiene un codificador de posición de árbol de levas 58X avanzado para asegurar que la sincronización de ignición sea precisa durante su rango de operación. El anillo y sensor del cigüeñal 58X proporciona información más inmediata y precisa sobre la posición del cigüeñal durante la rotación. Esto permite que el ECM ajuste la sincronización de ignición con mayor precisión, lo que optimiza el desempeño y economía. Arrancar el motor también es más consistente en todas las condiciones de operación. En conjunto con la sincronización de cigüeñal 58X, la generación V aplica la tecnología de sincronización de leva digital más reciente. El sensor de leva está ubicado en la cubierta del motor delantero, y lee un objetivo de sensor 4X en el rotor de corrector de fase de árbol de levas que se conecta al extremo delantero del árbol de levas. El anillo objetivo tiene cuatro segmentos espaciados a igual distancia que comunican la posición del árbol de levas más rápido y con más precisión que los sistemas anteriores con un segmento sencillo. La medición 58X/4X dual asegura la sincronización extremadamente precisa durante la vida del motor. Además, proporciona un sistema de respaldo efectivo en el caso que falle un sensor. Sensor de humedad de inducción de aire: Esta nueva característica asegura la eficiencia de combustión óptima, sin importar la humedad del aire alrededor. Ignición de bobina sobre bujía: La ignición de bobina cerca de bujía individual de la generación V presenta bobinas avanzadas que son compactas y montadas sobre las cubiertas del balancín, aunque se colocan de manera diferente al motor generación IV. Una bobina individual para cada bujía entrega voltaje máximo y densidad de chispa consistente, sin variación entre los cilindros. Bujías de punta de iridio: Las bujías tienen una punta de electrodo de iridio y un núcleo de iridio en el conductor, que ofrece mayor resistencia interna mientras mantiene una densidad de chispa óptima durante su vida útil. El diseño de electrodo mejora la eficiencia de combustión.

Sistema de combustible

Baja presión (Tanque de combustible a motor)

Se recomienda un caudal de combustible de 45 GPH (galones por hora) en 72 psi (500 kPa) para desempeño óptimo. Debido a que es un sistema de cabezal muerto, se debe incluir un alivio de presión ajustado a 84 psi (580 kPa) en la línea de combustible entre la bomba del tanque y la bomba de alta presión montada en el motor. No se recomienda usar un sistema de combustible de baja presión que no esté controlado por el FPPM (Módulo de energía de la bomba de combustible). Una bomba con capacidad excesiva puede resultar en cavitación en bajo flujo debido a que la bomba se para y arranca repetidamente en lugar de controlar a una velocidad/presión. Si no se usa el FPPM, se establecerán códigos de diagnóstico en el ECM (la luz MIL puede no iluminarse). El calentamiento excesivo del combustible y potenciales problemas de arranque/conducción pueden resultar a partir de la bomba que funcione en alta presión constante. Se debe instalar un alivio de presión de combustible ajustado en 84 psi (580 kPa) entre la bomba de combustible de suministro de baja presión y la bomba de combustible de alta presión montada en el motor. Una bomba con capacidad excesiva puede resultar en cavitación en bajo flujo debido a que la bomba se para y arranca repetidamente en lugar de controlar a una velocidad/presión. De manera alterna, se podría haber usado un sistema de combustible que funcione en 72 psi (500 kPa) fijos y el relevador de la bomba de combustible se puede activar por el cable Verde/Gris en la cavidad 2 del conector del Módulo de energía de la bomba de combustible (FPPM). El cable Verde/Gris es un control de lado positivo de 12 volts para un relevador de bomba de combustible. No use o instale el Módulo de energía de la bomba de combustible si usa este método alterno. Se establecerán los códigos de diagnóstico en el ECM si no se usa el FPPM, pero no iluminará la luz indicadora de falla (MIL). Observe que calentamiento excesivo del combustible y problemas potenciales de arranque/capacidad de conducción pueden resultar en una alta presión constante.



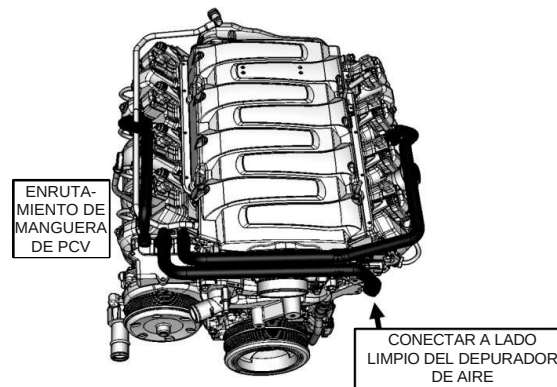


Alta presión (en motor)

La alta presión de combustible necesaria para inyección directa es suministrada por la bomba de combustible de alta presión. La bomba de combustible de alta presión se instala en la parte trasera del motor bajo el múltiple de admisión y es accionada por la leva de tres lóbulos sobre el árbol de levas. La bombas de combustible de alta presión también regula la presión de combustible usando un actuador en la forma de una válvula controlada por solenoide interno que es controlada por el ECM.

Sistema de ventilación positiva del cárter (PCV)

Se usa un sistema de ventilación del cárter cerrado para purgar de manera más completa los vapores del cárter. Se suministra aire fresco desde el sistema de filtración de aire (depurado de aire) al cárter, mezclado con gases succionados, y después pasan a través de la válvula de ventilación del cárter dentro del múltiple de admisión. Hay dos puertos, uno por cada cubierta de válvula que se necesita conectar al depósito del separador de aceite del motor ubicado en la parte delantera derecha del motor. Después, el tercer tubo se necesita enrutar al sistema de filtración de aire (depurado de aire). Esta conexión necesita estar entre el medidor de Flujo de aire masivo (MAF) y el cuerpo del acelerador del motor. El MAF necesita medir el aire para ventilación positiva del cárter (PCV), para la operación adecuada del motor. Vea la siguiente imagen respecto a la instalación adecuada. Consulte Camaro LT1 2022 respecto a los números de parte actuales.



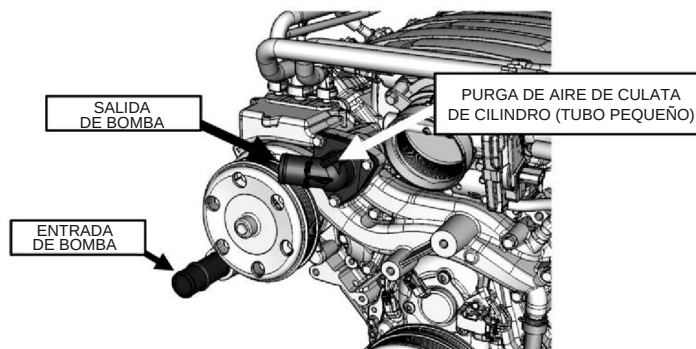
Sincronización de árbol de levas variable

Este motor tiene la capacidad de variar la posición del árbol de levas contra la posición del pistón. Si elige usar el juego de controlador de motor Chevrolet Performance, entonces variará la sincronización del árbol de levas para mejorar las emisiones y economía de combustible, mientras continúa produciendo gran potencia. En marcha en vacío, por ejemplo, la leva está en la posición completamente avanzada, lo que permite una marcha en vacío excepcionalmente regular. Bajo otras condiciones, el ajustador de fase se ajusta para entregar sincronización óptima de válvula para desempeño, capacidad de conducción y economía de combustible. En altas rpm puede retardar la sincronización para maximizar el flujo de aire a través del motor e incrementar los caballos de fuerza. En bajas rpm puede avanzar la sincronización para incrementar el par. Bajo cargas ligeras, puede retardar la sincronización en todas las velocidades del motor para mejorar la economía del combustible. Un ajustador de fase tipo aleta se instala en el frente del árbol de levas para cambiar su orientación angular en relación a la rueda dentada, ajustando con ello la sincronización de la operación de la válvula instantáneamente. Es un sistema de fase de levas dual igual que ajusta la sincronización del árbol de levas a la misma tasa para las válvulas tanto de admisión como de escape. El sistema permite la entrega lineal de par, con niveles casi pico sobre un amplio rango de rpm, y alta salida específica (caballos de fuerza por litro de desplazamiento) sin sacrificar la respuesta del motor o capacidad de conducción general. También proporciona otra herramienta efectiva para controlar las emisiones de escape.

Sistema de bomba de aceite del motor

La lubricación del motor es suministrada por un ensamble de bomba de aceite tipo aspa de dos etapas de desplazamiento variable. Una válvula solenoide de control de aceite, controlada por el ECM, instalada a la bomba de aceite proporciona funcionalidad de dos etapas. La bomba de aceite se instala en el frente del bloque del motor y se acciona directamente por la corona dentada del cigüeñal. El rotor de la bomba y las aspas giran y extraen aceite del cárter de aceite a través de una pantalla y tubo de recolección. El aceite está presurizado conforme pasa a través de la bomba y se envía a través de las galerías de aceite del bloque del motor. La bomba de aceite de presión/flujo variable debe ser controlada por el ECM para mantener la lubricación adecuada y minimiza la entrega de aceite excesiva a las culatas de cilindro y el sistema PCV. Hay varios dispositivos en el LT1 que usan presión de aceite para mantener la funcionalidad adecuada. El ECM controla la presión y flujo de aceite del motor para enfriamiento del pistón de rocío de aceite, sincronización de válvula variable, desactivación de cilindro junto con el cigüeñal y enfriamiento del cojinete del árbol de levas. El modo predeterminado para la bomba de aceite es flujo alto y alta presión. Esto puede llevar a consumo excesivo de aceite a través del sistema PCV.

El motor LT1 Generación V presenta enfriamiento de pistón de rocío de aceite, en el que ocho chorros de rocío de aceite en el bloque del motor empapan la parte inferior de cada pistón y la pared del cilindro adyacente con una capa adicional de aceite de enfriamiento y reducción de fricción. El rocío de aceite reduce la temperatura del pistón, promoviendo una salida extrema y durabilidad a largo plazo. La capa adicional de aceite sobre las paredes del cilindro y pasador de muñeca también aminora el ruido que se origina desde los pistones.





PERFORMANCE

Enfriamiento de tren motriz

Tipo de refrigerante

Mezcla 40/60 de refrigerante/agua potable limpia y uso de Refrigerante DEX-COOL® únicamente.

Sistema de enfriamiento de motor

Se recomienda un tanque de expansión para retirar el aire del refrigerante del motor, siempre y cuando el radiador o el tanque de expansión sea el punto más alto en el sistema, entonces el aire se evacuará del refrigerante. El punto más alto, lo que significa que el radiador o el tanque de expansión tienen una porción más alta que la parte superior de las culatas de cilindro. De lo contrario, entonces se puede atrapar aire dentro de las culatas de cilindro y causar que partes de las culatas de cilindro se sobrecalienten, lo que será perjudicial para el desempeño y longevidad del motor. El refrigerante se extrae de la salida del radiador y dentro de la entrada de la bomba de agua por la bomba de agua. Entonces se bombeará un poco de refrigerante desde la bomba de agua, al núcleo del calentador, y después de regreso a la bomba de agua. Esto proporciona calor y descongelamiento al compartimiento de pasajeros.

Precaución: Nunca bloquee los puertos del calentador en la bomba de refrigerante. Si no se desea un calentador, conecte el puerto de entrada al puerto de salida en la bomba de refrigerante. Si está bloqueado, el sistema no operará adecuadamente y ocurrirá el sobrecalentamiento del motor.

También se bombea refrigerante a través de la salida de la bomba de agua y dentro del bloque del motor. En el bloque del motor, el refrigerante circula a través de las camisas de agua que rodean los cilindros donde absorbe calor. El refrigerante entonces se fuerza a través de las aberturas del empaque de la culata de cilindro y dentro de éstas. En las culatas de cilindro, el refrigerante fluye a través de las camisas de agua que rodean las cámaras de combustión y los asientos de válvula, donde absorbe calor adicional. Desde las culatas de cilindro, el refrigerante se fuerza al termostato. El flujo de refrigerante se detendrá en el termostato hasta que el motor esté caliente, o fluirá de a través del termostato y dentro del radiador donde se enfría y se completa el ciclo de refrigerante. Se necesita enrutar la purga de aire de la culata de cilindro al punto más alto en el sistema de enfriamiento. Esto ayudará a retirar aire de las culatas de cilindro.

Enfriamiento de aceite de motor

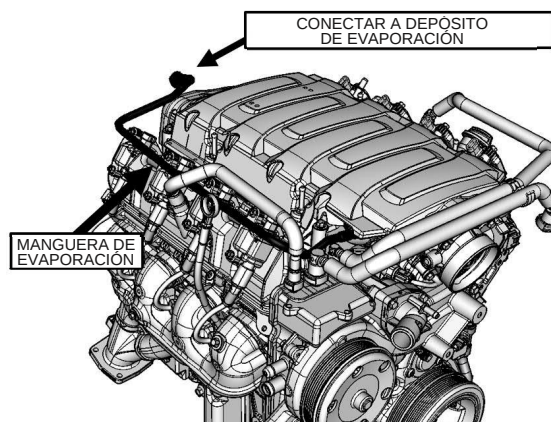
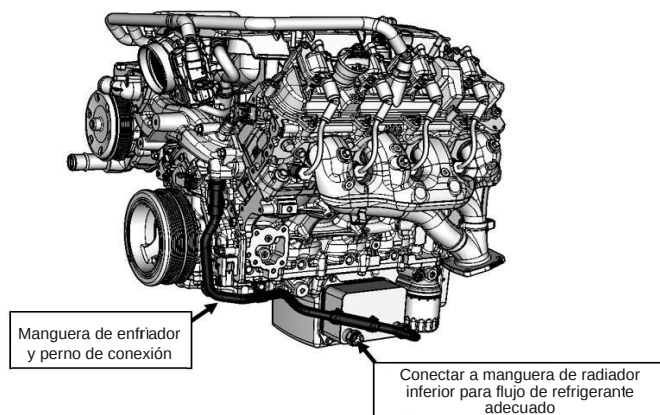
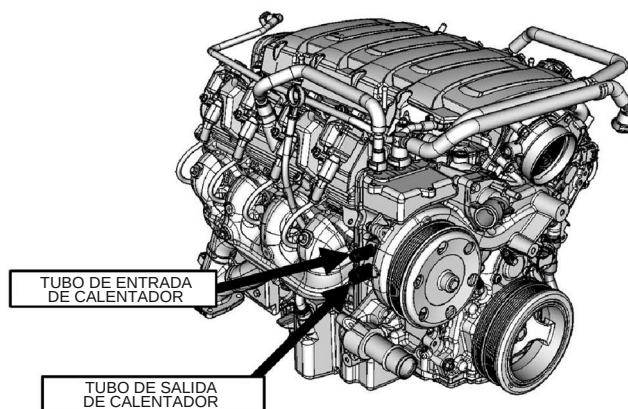
El motor como se entrega viene con un enfriador de aceite de motor líquido a líquido. El aceite del motor se bombea a través del enfriador y el refrigerante del motor se bombea a través del enfriador, para transferir el calor del aceite del motor al refrigerante del motor. El refrigerante del motor se debe enrutar a la porción inferior del radiador, o la manguera de entrada de la bomba de refrigerante. En calor entonces se retira por el radiador del motor. Consulte el Camaro LT1 2022 respecto a partes adicionales.

Válvula de emisiones de evaporación

El sistema de emisiones de evaporación se puede usar con el juego de control de motor Chevrolet Performance, pero no se requiere para la operación correcta del motor. Este puerto se debe tapar o conectar a un depósito de vapor.

Cojinete piloto (si usa una transmisión manual)

Debe instalar un cojinete piloto en la parte trasera del cigüeñal, si el motor se va a usar con una transmisión manual. El cojinete piloto alinea el eje de entrada de la transmisión con la línea central del cigüeñal. Un cojinete piloto gastado o mal alineado puede causar problemas con los cambios y un desgaste rápido del embrague. Hay dos cojinetes piloto Chevrolet diferentes para el LT1. 14061685 es para una transmisión de eje de entrada largo y 12557583 es para una transmisión de eje de entrada corto. Verifique el ajuste antes de instalar la transmisión u ocurrirá daño.





PERFORMANCE

Puerto de vacío de freno

El tapón trasero se puede retirar para conectar una manguera de vacío para accesorios de vacío. Consulte el Camaro LT1 2022 respecto a partes adicionales.

Motor de arranque

No se proporciona un motor de arranque con el motor. Las siguientes partes están diseñadas para el sistema de arranque LT1 y pueden ayudar con su instalación. Por favor consulte Camaro 2022 con motor LT1 respecto a los números de parte actuales.

Juego de transmisión auxiliar delantera

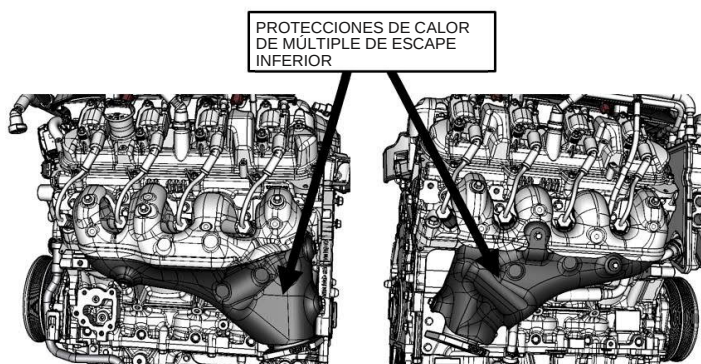
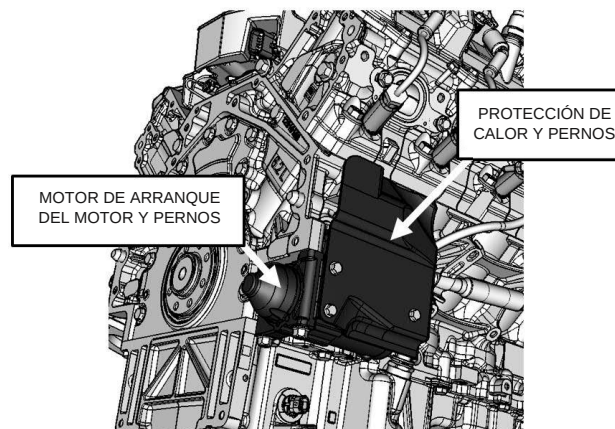
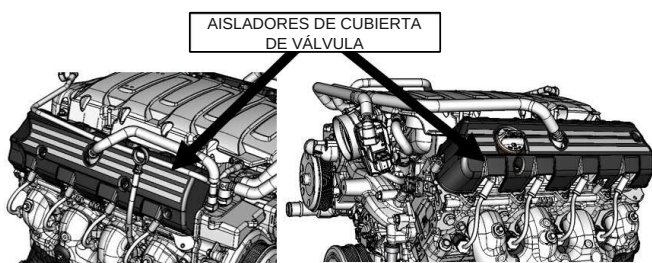
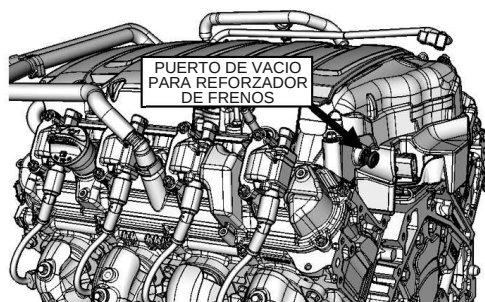
El juego de transmisión auxiliar delantera se puede adquirir a través de su Concesionario Chevrolet Performance. Por favor consulte el catálogo de partes Chevrolet Performance.

Aisladores de ruido de cubierta de válvula

Se pueden comprar los aisladores de cubierta de válvula para su instalación. Por favor consulte el Chevrolet Camaro 2022 respecto a los números de parte correctos.

Protecciones de calor de múltiple de escape inferior

Se pueden comprar las protecciones de calor de escape inferior para su instalación. Por favor consulte el Chevrolet Camaro 2022 respecto a los números de parte correctos.





Procedimientos de arranque y de asentamiento.

Use aceite de motor Mobil 1 ESP Formula 0W-40 únicamente.

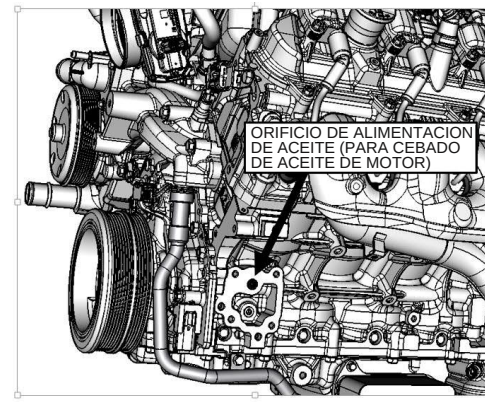
La seguridad es primero, si el vehículo está en el suelo, asegúrese de poner el freno de emergencia y de que las ruedas y la transmisión estén bloqueadas. Verifique que todo esté instalado correctamente y que no falte nada.

IMPORTANTE: Este ensamble del motor necesita llenarse con aceite. Después de instalar el motor, asegúrese de que el cárter haya sido llenado con el aceite para motor adecuado hasta el nivel de llenado de aceite recomendado en la varilla de nivel. Además, verifique y rellene conforme se requiera cualquier otro fluido necesario tal como refrigerante, líquido de dirección asistida, etc.

Pre-lubricador de motor J45299



1. Al motor se le debe aplicar una capa de aceite antes de arrancar. El uso del juego de pre-lubricación de motor Kent-Moore J45299 es el proceso preferido para la aplicación de capa de aceite.
 - a. Retire el filtro de aceite del motor y llene con aceite de motor limpio.
 - b. Instale el filtro de aceite y apriete.
 - c. Ubique y retire el bloque de motor izquierdo del tapón de la galería de aceite
 - d. Instale la manguera flexible al adaptador y abra la válvula.
 - e. Bombear la manija del pre-lubricador J45299 para que fluya un mínimo de 1-1.9 litros (1-2 cuartos) de aceite de motor. Observe el flujo del aceite de motor a través de la manguera flexible y en el ensamble del motor. El motor se lubricará después de que se observe una pequeña cantidad de cambio de presión en el manómetro de aceite del vehículo mientras se bombea el J45299
 - f. Cierre la válvula y retire la manguera flexible y el adaptador del motor.
 - g. Aplique sellador de rosca aprobado e instale el tapón de la galería de aceite al motor y apriete a 60 N•m (44 lb pie). Rellene el aceite del motor al nivel adecuado.
2. En la ausencia de un juego de pre-lubricador, se puede usar el siguiente proceso. Desconecte el combustible y desconecte el sistema de control de ignición (por lo general se recomienda quitar la energía del módulo de control de ignición, pero revise la información de su sistema de control de ignición respecto a detalles adicionales). Nota: Retirar las bujías permitirá que el motor gire más rápido y que se acumule presión de aceite más rápidamente.
3. Una vez que se ha desconectado el sistema de control de ignición, arranque el motor utilizando el motor de arranque durante 10 segundos y revise si hay presión de aceite. Si no hay presión, espere 30 segundos y encienda de nuevo el motor por 10 segundos.
4. Repita este proceso hasta que el medidor indique la presión del aceite.
5. Vuelva a conectar el sistema de control de ignición. Arranque el motor y escuche si percibe ruidos inusuales. Si no oye ruidos inusuales, acelere el motor a aproximadamente 1,000 RPM hasta alcanzar una temperatura de operación normal.
6. Cuando sea posible, siempre debe permitir que el motor se caliente antes de empezar a conducir. Es una buena práctica dejar que la temperatura del cárter del aceite y del agua llegue a 180°F antes de levantar cargas pesadas o de acelerar a fondo.
7. El motor se debe conducir con diversas cargas y en diferentes condiciones las primeras 30 millas o una hora sin acelerador completamente abierto (WOT) o sin aceleraciones sostenidas a RPM altas.
8. Acelere cinco o seis veces a la mitad (50%) hasta unas 4,000 RPM y regrese a marcha en vacío (0% aceleración) con la velocidad puesta.
9. Acelere dos o tres veces a fondo (100% acelerador completamente abierto) hasta unas 4,000 RPM y regrese a marcha en vacío (0% aceleración) con la velocidad puesta.
10. Cambie el aceite y el filtro. Cambie el aceite conforme a la especificación del paso 1 y sustituya el filtro con un filtro de aceite nuevo PF64 AC Delco. Revise si el aceite o el filtro tiene partículas extrañas para asegurar que el motor funcione correctamente.
11. Conduzca las siguientes 500 millas (12 a 15 horas del motor) en condiciones normales. No opere el motor a su capacidad de velocidad máxima. De igual manera, no exponga el motor a periodos largos de carga pesada.
12. Cambie el aceite y el filtro. Nuevamente, revise si el aceite y filtro de aceite tienen partículas extrañas para asegurar que el motor funcione correctamente.





PERFORMANCE

Especificaciones del motor LT1

Tipo	Bloque pequeño V8 Generación V
Desplazamiento	376 pulgadas cúbicas (6.2 litros).
Orificio x Carrera	4.065" (103.25 mm) X 3.622" (92 mm)
Compresión	11.5:1
Bloque	Aluminio fundido, seis casquillos principales con pernos en cruz de perno
Culata de cilindro	Puerto rectangular de aluminio fundido
Diámetro de válvula (Admisión/Escape)	2.13"/1.59" (54mm/40.4mm)
Volumen de cámara	59cc
Cigüeñal	Acero forjado, balanceado internamente
Bielas	Metal en polvo forjado
Pistones	Aluminio hipereutético
Árbol de levas	Levantador hidráulico de rodillo
Elevación	0.551" admisión, 0.524" escape
Duración	200° admisión, 207° escape @.050" de elevación del levantador
Línea central	116.5° LSA
Proporción del brazo balancín	1.81-1
Capacidad de aceite con filtro	10.0 cuartos (9.5 litros)
Presión de aceite (Mínima, con aceite caliente)	6 psig @ 1,000 RPM
	18 psig @ 2,000 RPM
	24 psig @ 4,000 RPM
Aceite recomendado	Mobil 1 ESP Formula 0W-40
Filtro de aceite	Parte AC Delco # PF64
Combustible	Premium sin plomo -92 (R+M/2)
Velocidad máxima del motor	6,600 RPM
Bujías	Chevrolet 12622441 o AC Delco # 41-114
Distancia entre bujías	0.037-0.043" (0.95-1.10 mm)
Orden de explosión	1-8-7-2-6-5-4-3

La información puede variar según la aplicación. Todas las especificaciones enumeradas están basadas en la información sobre la última producción disponible al momento de la impresión.