



LT5 Engine Specifications

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 Corvette 2019 Generation V LT5 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 LT5 crate engine require 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.

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 LT5 crate engine. 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 Content:

DESCRIPTION	QTY
LT5 ENGINE (DRY OIL SUMP)	1
CAP-OIL FILL	1
PUMP-COOLANT	1
INSTRUCTION SHEETS	1



PERFORMANCE

Oil Fill Cap

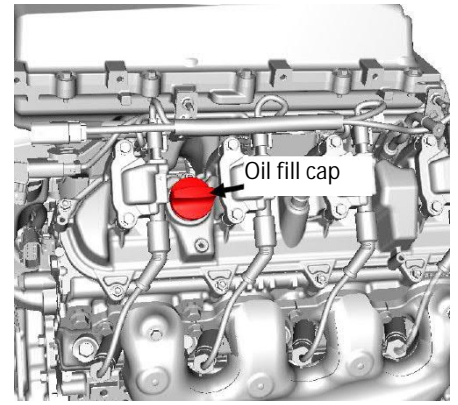
Install the oil fill cap by twisting clockwise while pushing inward.

Intercooler Coolant Pump

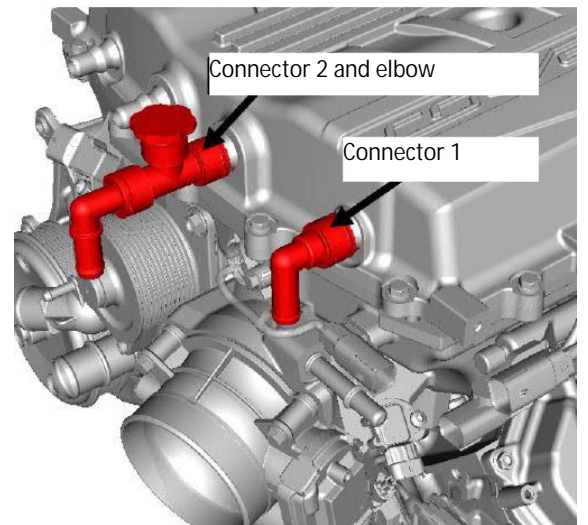
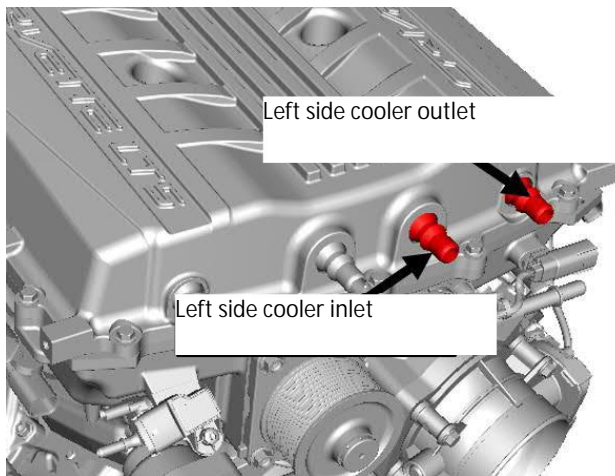
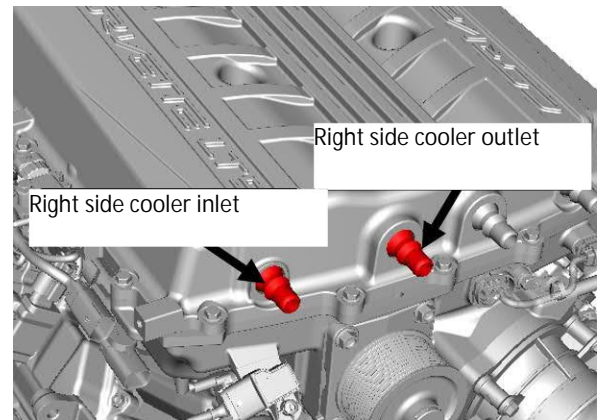
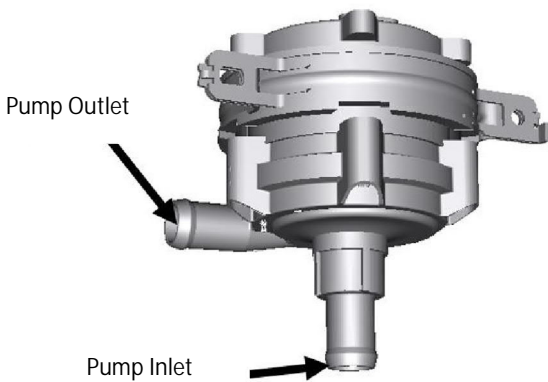
The LT5 kit is supplied with a supercharger intercooler pump. A custom liquid to air intercooler must be incorporated within the vehicle to reduce the charge air temperature. If purchasing the Chevrolet Performance Parts (CPP) engine controller, it will have an electrical connector designed to fit the supplied pump. The CPP controller will run the pump when cooling is required.

Intercooler Plumbing

The connectors can be purchased to obtain the quick connect fitting to complete a custom intercooler system. Connector 2 (below) has a twist on fill cap that can be used to fill and bleed the intercooler system.



DESCRIPTION	PART NUMBER	QUANTITY
Connector (1)	23171715	2
Connector (2)	84344461	2
Elbow (2)	84344465	2



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



PERFORMANCE

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 75 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/driveability issues may result for a constant high pressure.

High Pressure (On Engine)

The LT5 engine is equipped with two sets of fuel injectors. The (8) DI/primary fuel system consists of 8 separate direct injection fuel injectors, two high pressure fuel rails, a high pressure cross-over fuel pipe (connects the two fuel rails), a high pressure fuel feed pipe (connects the cross-over pipe to the high pressure fuel pump), a high pressure fuel pump and a low pressure fuel feed pipe. The injectors are each seated into their individual bores in the cylinder heads with two combustion seals to provide sealing. The high pressure fuel pump mounts to the rear of the Engine Block Valley Cover in the engine valley. Motion is transmitted to the pump from a tri-lobe on the rear of the camshaft through a hydraulic roller lifter.

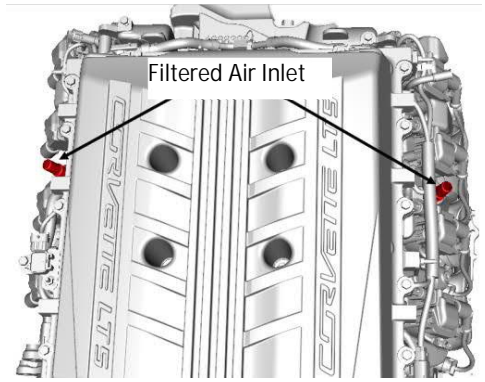
A second set of (8) PFI/secondary fuel injectors are mounted to the Supercharger assembly. The PFI/secondary fuel injectors are present to supplement fuel delivered to the engine when the DI/primary fuel system is not capable of providing the total engine fueling demand. The PFI/secondary fuel injectors are only activated at high engine loads when substantial fuel enrichment is necessary for exhaust system protection or to achieve peak engine torque/power.

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 supercharger 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.

Crankcase Ventilation System Description (LT5)

A positive crankcase ventilation (PCV) system is used in order to provide a more complete scavenging of crankcase vapors. Filtered air from the air induction system duct is supplied to the crankcase, mixed with blow-by vapors, and passes through a crankcase ventilation metering device before entering the supercharger. The primary component in the positive crankcase ventilation (PCV) system is the PCV flow metering device (valve or orifice). Vacuum changes within the supercharger result in flow variations of the blow-by vapors. If abnormal operating conditions occur, the design of the PCV system permits excessive amounts of blow-by vapors to back flow through the crankcase vent tube and into the engine induction system to be consumed during normal combustion. This engine ventilation system design minimizes oil consumption and significantly reduces the potential for oil ingestion during vehicle limit handling maneuvers. There are two clean air supply locations for PCV. One on the right side valve cover and one on the left side valve cover.

The LT5 engine utilizes an integral positive crankcase ventilation system which is located in the Engine Block Valley Cover beneath the Supercharger Assembly. The Engine Block Valley Cover contains composite oil separating baffles and PCV plumbing. Filtered fresh air is routed from upstream of the throttle plate to the engine oil tank where it mixes with crankcase gasses and is passed to both engine rocker arm covers. The rocker arm covers' design shields rocker arm oil spray, thereby reducing the potential for oil being drawn back into the tank during backflow of the ventilation system. Blow-by vapors are routed from the Engine Block Valley Cover through a fixed orifice 7.5 mm (0.295 in) within a steel PCV tube, then into the underside of the supercharger near the front of the engine block valley cover.

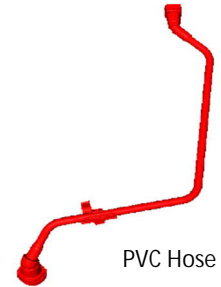
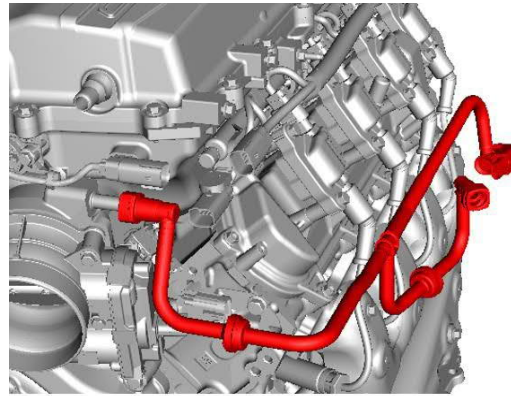
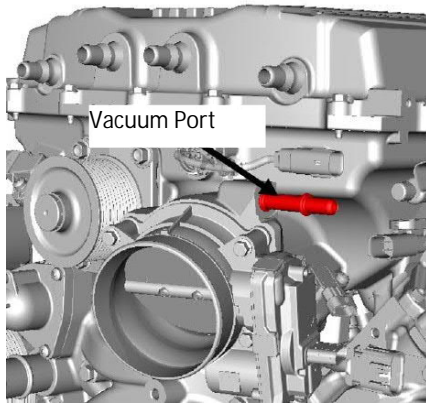


PCV hose 12680699 can be purchased to obtain the quick connect fitting, when creating a custom installation.

Vacuum Port

This port needs to be capped or can be used to supply vacuum to the brake booster.

Pipe assembly 84492718 can be purchased to obtain the quick connect fitting for custom builds.



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 load, 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.

Intake Manifold/Supercharger Assembly

The LT5 Roots-type supercharger is a positive displacement pump that consists of 2 counter-rotating rotors installed into the lower intake manifold housing. The rotors are designed with 4 lobes and a helical twist. The rotors of the supercharger are designed to run at a minimal clearance, not in contact with each other or the housing and are timed to each other by a pair of precision spur gears which are pressed onto the rotor shafts. The rotors are supported at each end by self-lubricating non-serviceable bearings. The drive belt pulley is pressed onto the input shaft. The input shaft is coupled to the rotor shaft. Both the belt pulley and shaft coupling are also non-serviceable.

The upper intake manifold housing has an integrated intercooler system. Cooling the air enhances the effectiveness of the supercharger. The intercooler uses conventional coolant in a separate system from the engine cooling system. The intercooler system includes two charge air coolers/heat exchangers, a water manifold assembly, and a variety of sensors to monitor air temperature and pressure. The water manifold, located at the front of cover transfers coolant to the cover via four internal transfer tubes. The transfer tubes and water manifold are sealed with O-rings and press-in-place seals. Coolant enters the inlet port of the water manifold assembly, is directed into and through the two charge air



coolers/heat exchangers, and exits back into the water manifold. Coolant then exits the water manifold outlet port returning to the separate cooling system. The two charge air coolers/ heat exchangers are not serviceable.

The supercharger assembly consists of the following components:

- Lower Intake Manifold Housing, to include rotors, gears, bearings, shaft coupling, and drive belt pulley
- Electronic compressor recirculation valve
- Bypass Actuator
- Throttle Body Assembly
- Evaporative Emission Canister Purge Valve
- Inlet Pressure Sensor
- Manifold Air Pressure and Temperature Sensor
- Over boost Control
- Water Manifold Assembly
- Charge Air Coolers/Heat Exchangers
- Intake Air Temperature (IAT) Sensor
- Air Outlet Pressure Sensor

Operation

The supercharger is designed to increase the air pressure and density in the intake manifold. When this air is mixed with the correct amount of fuel the result is more power from the engine. The supercharger provides an intake manifold air pressure of up to 65.8 kPa (13.9 psi). The supercharger is a positive displacement pump and is directly driven from the engine drive belt system, an increase in intake manifold air pressure is available at all engine speeds.

The charge air bypass valve is an electrically operated valve that is attached to the supercharger housing. The valve is controlled by the engine control module (ECM). The ECM determines when pressure from the manifold is routed to the bypass actuator. The charge air bypass valve allows pressure from the manifold to open the bypass valve and lower boost pressure during specific driving conditions. The open bypass valve reduces the pumping effort of the supercharger, thereby increasing the fuel efficiency in light load operations.

Powertrain Cooling

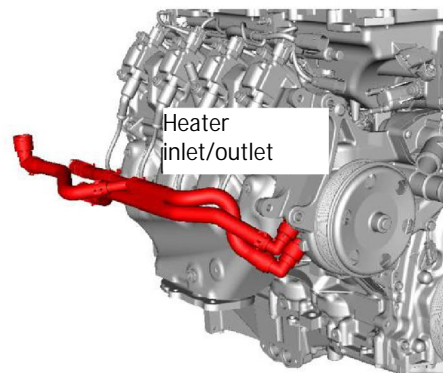
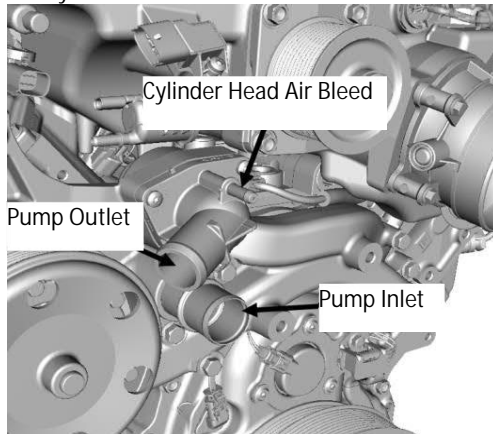
Coolant Type

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. 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 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.



Hose 84214922 can be purchase to obtain the heater inlet/outlet quick connects, when creating a custom installation.

Engine Oil Pump - Dry Sump Oiling

Engine lubrication is supplied by a two-stage oil pump assembly. The oil pump assembly consists of a primary vane-type variable displacement pump and a secondary geroter-style pump. The primary pump contains a pressure relief valve that protects the oil pan mounted oil filter from over pressurization during cold engine start up. If system pressure exceeds 600 kPa (87 psi), the pressure relief valve will open and exhaust oil back into the oil pan. The front or forward gear set is the secondary pump. The rear or rearward housing contains the primary pump. The pump assembly is mounted at the front of the engine and driven directly by the crankshaft sprocket. The vanes of the primary pump rotate clockwise and draw oil from the engine oil tank through the oil tank screen. The oil is pressurized as it passes through the primary pump and is sent through the engine block lower oil gallery.

Pressurized oil is directed through the engine block lower oil gallery to the full flow oil filter where harmful contaminants are removed. A bypass valve is incorporated into the oil filter, which permits oil flow in the event the filter becomes restricted.

Oil exits the oil filter and is then directed to the external oil cooler. The external oil cooler is a liquid to liquid (engine coolant to oil) oil cooler and consists of an oil pan mounted core and coolant lines that connect the oil cooler to the engine cooling circuit. A bypass valve is incorporated into the oil cooler assembly in the event oil flow within the cooler is restricted. Oil returns from the oil cooler and is directed to the upper engine main oil galleries.

The LT5 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.

The oil tank inlet port is used to supply scavenged oil from the engine to the storage tank. The oil tank outlet port is used to supply non-aerated oil from the storage tank to the engine. Chevrolet Performance parts oil adaptor kit part number 25534412 can be used to convert to AN-12 fittings, when using specialized reservoir tank.

When replacing engine oil, there are two oil drain plugs within the oil pan. One plug drains the oil pan and the other plug drains the storage tank.

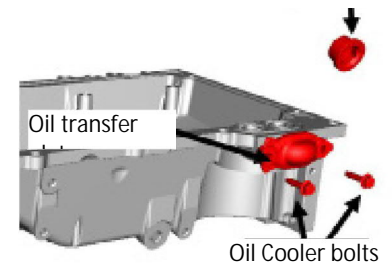
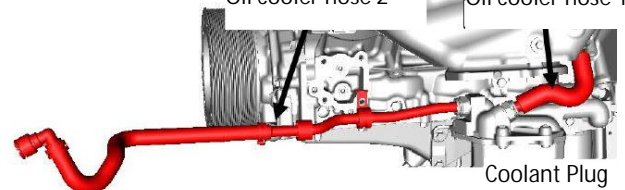
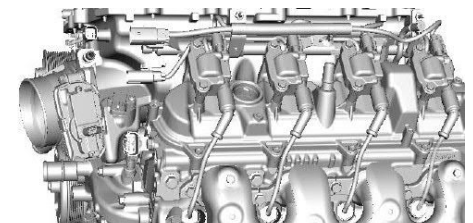
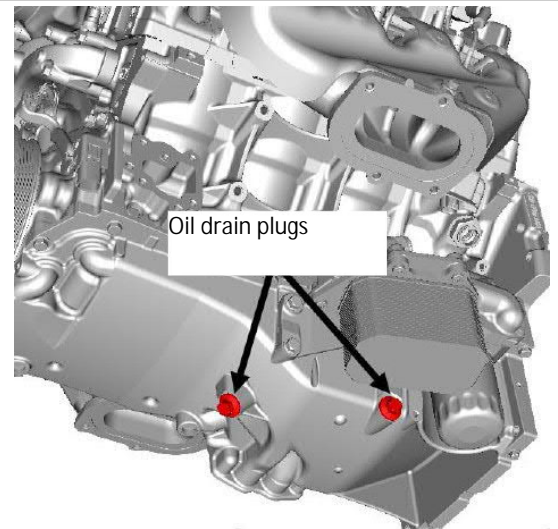
Engine Oil Cooling

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.

DESCRIPTION	PART NUMBER	QUANTITY
Oil cooler hose (1)	22768504	1
Oil cooler hose (2)	84214924	1

If the cooler is not used then the following parts can be used to eliminate the oil cooler.

DESCRIPTION	PART NUMBER	QUANTITY
Plug-block coolant	11611351	1
Plate-oil transfer	12630766	1
Bolt-oil plate	11562426	2





Pilot Bearing

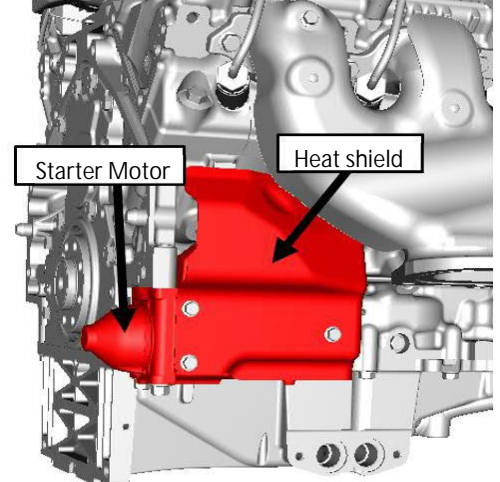
You must install a pilot bearing in the rear of the crankshaft, if the engine will be used with a manual transmission. The pilot bearing aligns the transmission input shaft with the crankshaft centerline. A worn or misaligned pilot bearing can cause shifting problems and rapid clutch wear. There are two different Chevrolet pilot bearings for the LT5, 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.

Starter Motor

A starter motor is not provided with the engine. The following parts are designed for the LT5 starting system.

ITEM DESCRIPTION	PART NUMBER	QUANTITY
Shield-starter motor	12656132	1
Starter motor	12619241	1

Bolt-starter motor 11610633 2 Bolt-heat shield 11588711 3



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 should be plugged or connected to a vapor canister.

Exhaust Manifolds

The as shipped exhaust manifolds may not fit your vehicle. One option is to use the Chevrolet Silverado Gen 5 small block manifolds or Chevrolet Camaro Gen 5 small block manifolds.

Charge Air Cooling System (LT5)

This kit contains a charge air coolant pump. The pump is controlled by the Chevrolet Performance Parts engine control system. The charge air cooling systems function is to reduce the temperature of the air charge that is heated during the supercharging process which improves the efficiency and performance of the powertrain. The charge air cooling system is an air-to-coolant system that uses a separate charge air cooling radiator. An electric pump is used to flow coolant from the charge air cooler (vehicle specific), through the supercharger, then back to the charge air cooler where the cycle repeats.

OIL PRIMING:

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.

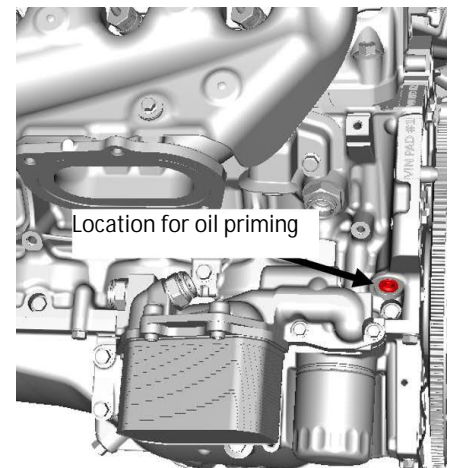
After installing the engine, ensure the oil system has been filled. The engine will come with some oil. Due to the custom nature of a dry sump oiling system, it is up to the customer to determine the correct amount of oil.

This crate engine requires a special oil meeting DEXOS1 - 0W40 or Mobil 1 15W50. Also, check and fill as required any other necessary fluids such as coolant, power steering fluid, etc.

Preluber instructions (Kent-More J-45299):

NOTE: A constant and continuous flow of clean engine oil is required in order to properly prime the engine. Be sure to use approved engine oil, as specified.

- Install an oil pressure gauge (the existing oil pressure sensor location at the upper rear of the engine may be used).
- Locate and remove the engine block left rear oil gallery plug.
- Install the adapter M16 x 1.5 part number 509375
- Install the flexible hose to the adapter and open the valve.
- Pump the handle on the J-45299 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 J-45299.
- Close the valve and remove the flexible hose and adapter from the engine.
- Apply approved thread sealer and Install the oil gallery plug to the engine and tighten to 60 Nm (44 lb. ft.).





PERFORMANCE

In the absence of a preluber kit, the following process can be used.

1. Install an oil pressure gauge (the existing oil pressure sensor location at the upper rear of the engine may be used).
2. Disconnect fuel and the ignition control system (removing power from the ignition control module is recommended).
3. Remove all of the spark plugs, which will reduce the load on the engine bearings and starter motor during the oil priming sequence.
4. Once, the fuel and ignition control systems have been disconnected, place the vehicle in neutral and 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. Repeat this process until oil pressure is indicated on the gauge.
5. Install the spark plugs and reconnect the fuel and ignition control systems.

START-UP AND BREAK-IN PROCEDURES

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Run five or six medium throttle (50%) accelerations to about 4000 RPM and back to idle (0% throttle) in gear.
5. Run two or three hard throttle (WOT 100%) accelerations to about 4000 RPM and back to idle (0% throttle) in gear.
6. Change the oil and filter. Replace the oil and replace the filter with a new AC Delco oil filter. Inspect the oil and the oil filter for any foreign particles to ensure that the engine is functioning properly.
7. 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.

Change the oil and filter. Again, inspect the oil and oil filter for any foreign particles to ensure that the engine is functioning properly.

LT5 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	10.0:1
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	65.5cc
Crankshaft	Forged steel, internally balanced
Connecting Rods	Forged powdered metal
Pistons	Forged aluminum
Camshaft	Hydraulic roller tappet
Lift	0.502" intake, 0.561" exhaust
Duration	188° intake, 223° exhaust @.050" tappet lift
Centerline	120.0° LSA
Rocker Arm Ratio	1.81:1
Oil Capacity with filter	dry sump
Oil Pressure (Minimum, with hot oil)	6 psig @ 1000 RPM
	18 psig @ 2000 RPM
	24 psig @ 4000 RPM
Recommended Oil	DEXOS2 0W40 or Mobil1 15W50 (for track type events)
Oil Filter	AC Delco part # PF64
Fuel	Premium unleaded-92 (R+M/2)
Maximum Engine Speed	6600 RPM
Spark Plugs	Chevrolet 12642722
	AC Delco # 41-128
Spark Plug Gap	0.037-0.043" (0.95-1.10 mm)
Firing Order	1-8-7-2-6-5-4-3
Boost-Maximum	13.96 PSIG

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



Caractéristiques techniques du moteur LT5

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 LT5 de Corvette 2019 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 LT5 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.

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 moteur en caisse LT5. 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

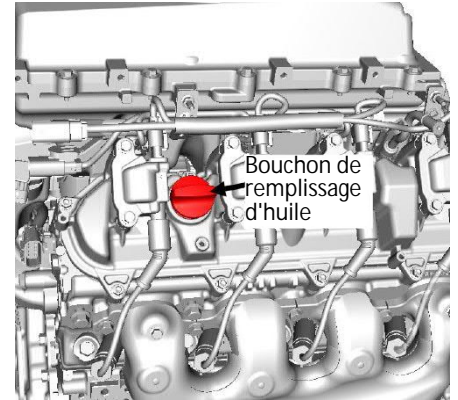
Cette pièce a été conçue spécifiquement pour une application hors route seulement. Puisque la pose de cette pièce pourrait nuire au rendement antipollution du véhicule ou donner lieu à son manque d'homologation en vertu des normes de sécurité actuelles des véhicules automobiles, celle-ci ne doit pas 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.

Contenu de la trousse :

DESCRIPTION	QTÉ
MOTEUR LT5 (CARTER SEC)	1
BOUCHON-REPLISSAGE D'HUILE	1
POMPE-LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	1
FEUILLES DE DIRECTIVES	1

Bouchon de remplissage d'huile

Poser le bouchon de remplissage d'huile en le tournant dans le sens horaire tout en poussant vers l'intérieur.



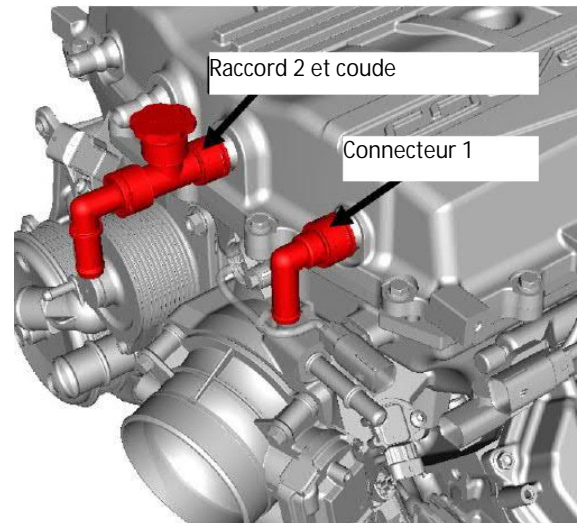
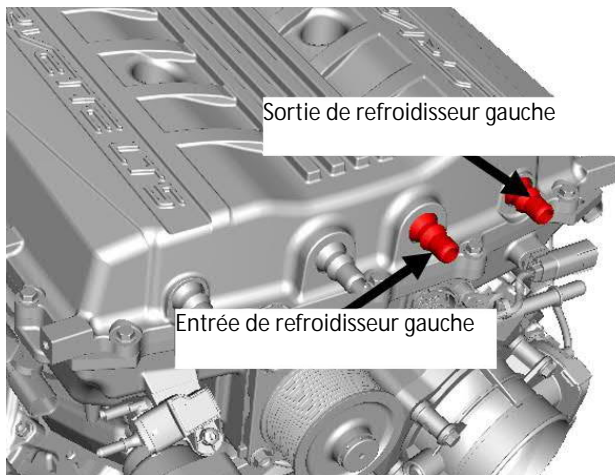
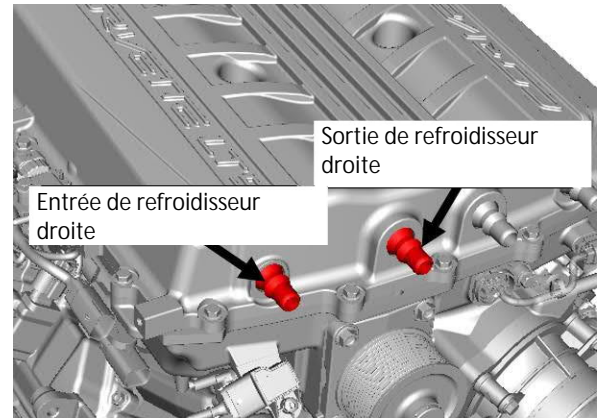
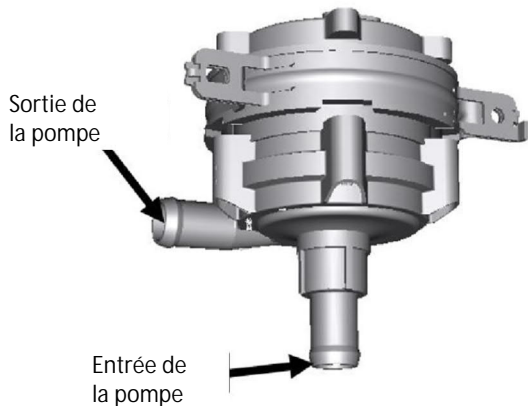
Pompe de liquide de refroidissement de refroidisseur intermédiaire

La trousse LT5 est fournie avec une pompe de refroidisseur intermédiaire de compresseur de suralimentation. Un refroidisseur intermédiaire liquide à air sur mesure doit être intégré au véhicule pour réduire la température de l'air de suralimentation. En cas d'achat du contrôleur de moteur de Chevrolet Performance Parts (CPP), il est doté d'un connecteur électrique conçu pour se brancher à la pompe fournie. Le contrôleur CPP fait fonctionner la pompe lorsque le refroidissement est requis.

Tuyauterie de refroidisseur intermédiaire

Il est possible d'acheter les raccords pour obtenir le raccord rapide afin de réaliser un système de refroidisseur intermédiaire sur mesure. Le raccord 2 (ci-dessous) est doté d'un bouchon de remplissage vissable qui peut être utilisé pour remplir et purger le circuit du refroidisseur intermédiaire.

DESCRIPTION	NUMÉRO DE PIÈCE	QUANTITÉ
Connecteur (1)	23171715	2
Connecteur (2)	84344461	2
Coude (2)	84344465	2





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 optimisent 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 75 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.

Haute pression (sur le moteur)

Le moteur LT5 est doté de deux jeux d'injecteurs de carburant. Le système de carburant principal/injection directe (8) est constitué de 8 injecteurs de carburant d'injection directe distincts, de deux rampes d'alimentation en carburant haute pression, d'un tuyau de carburant transversal haute pression (raccorde les deux rampes d'alimentation en carburant), d'un tuyau d'alimentation de carburant haute pression (raccorde le tuyau transversale à la pompe de carburant haute pression), d'une pompe à carburant haute pression et d'un tuyau d'alimentation en carburant basse pression. Les injecteurs sont insérés dans leurs alésages individuels dans les culasses et dotés de deux joints d'étanchéité de combustion qui assurent l'étanchéité. La pompe de carburant haute pression est montée à l'arrière du couvercle de vallée de bloc-moteur, dans la vallée du moteur. Le mouvement est transmis à la pompe par un dispositif tri-lobé situé à l'arrière de l'arbre à cames par l'entremise d'un poussoir de galet hydraulique.

Un deuxième jeu d'injecteurs de carburant secondaire/PFI (8) est monté sur l'ensemble compresseur de suralimentation. Les injecteurs de carburant secondaires/PFI sont présents pour alimenter du carburant au moteur lorsque le système d'alimentation en carburant principal/injection directe n'est pas en mesure de remplir la demande d'alimentation en carburant totale du moteur. Les injecteurs de carburant secondaires/PFI sont uniquement activés à charge élevée du moteur lorsqu'un enrichissement substantiel du carburant est requis pour la protection du système d'échappement ou pour atteindre une puissance/couple moteur de pointe.

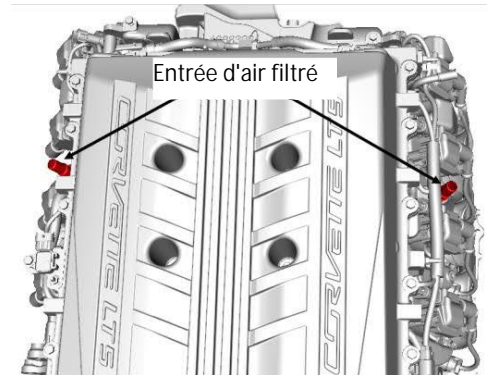
La haute pression nécessaire à l'injection directe est fournie par la pompe à carburant haute pression. La pompe à carburant haute pression est fixée à l'arrière du moteur sous la tubulure d'admission à compresseur d'alimentation et entraînée par une came à trois bossages sur l'arbre à cames. Cette pompe 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.

Description du système de recyclage des gaz de carter (LT5)

Un système de recyclage des gaz de carter (PCV) est utilisé afin de permettre une évacuation des vapeurs de carter de moteur plus complète. L'air filtré provenant du conduit de système d'admission d'air est fourni au carter de moteur, mélangé avec les vapeurs perdues et passe à travers un appareil de mesure de ventilation du carter de moteur avant d'entrer dans le compresseur de suralimentation. Le composant de base du système de PCV est le dispositif de mesure de débit PCV (soupape ou orifice). Les changements de dépression dans le compresseur d'alimentation occasionnent des variations de débit des vapeurs perdues. Si des conditions anormales de fonctionnement sont réunies, la conception du système de RGC permet à des quantités excessives de vapeurs perdues d'aller à contre-courant par le tube de ventilation du carter de vilebrequin vers le système d'admission d'air du moteur afin d'y être consommées au cours de la combustion normale. Cette conception de système de ventilation du moteur minimise la consommation d'huile et réduit de manière importante les possibilités d'ingestion d'huile pendant l'exécution de manoeuvres limites de tenue de route du véhicule. Il y a deux emplacements d'alimentation d'air propre pour le recyclage des gaz de carter (PCV).

Un sur le couvre-soupape droite et un sur le couvre-soupape gauche.

Le moteur LT5 utilise un système de recyclage des gaz de carter positif intégré qui est situé dans le couvercle de vallée de bloc-moteur, sous l'ensemble compresseur de suralimentation. Le couvercle de vallée du bloc-moteur contient des déflecteurs de séparation d'huile composites et la tuyauterie PCV. L'air frais filtré est acheminé depuis l'amont du papillon d'accélérateur vers le réservoir d'huile du moteur où il se mélange avec les gaz du carter et est redirigé vers les deux cache-culbuteurs du moteur. Les chicanes des cache-culbuteurs séparent l'huile pulvérisée sur les culbuteurs, réduisant l'éventualité que l'huile ne soit aspirée dans le réservoir d'huile lors du refoulement du système de recyclage. Les vapeurs du carter sont acheminées du couvercle de vallée de bloc-moteur par un orifice fixe de 7,5 mm (0,295 po) dans un tube PCV en acier, puis vers le dessous du compresseur de suralimentation à proximité de l'avant du couvercle de vallée de bloc-moteur.

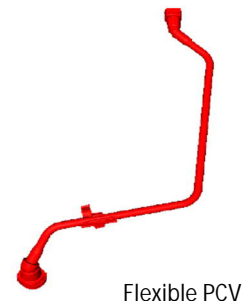
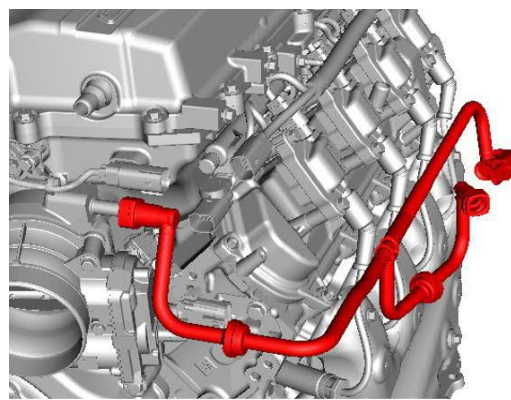
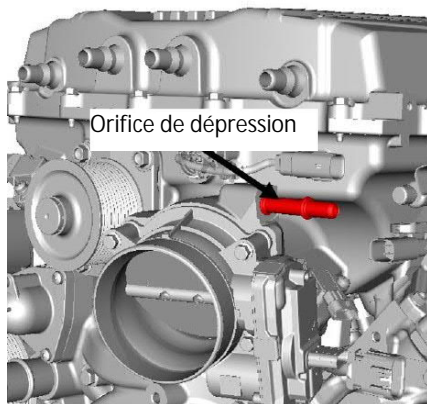


On peut acheter le flexible PCV 12680699 pour obtenir un raccord rapide pour une pose sur mesure.

Orifice de dépression

Cet orifice doit être muni d'un bouchon ou peut être utilisé pour fournir la dépression au servofrein.

Il est possible d'acheter l'ensemble tuyau 84492718 pour obtenir le raccord rapide pour les configurations sur mesure.





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 une 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.

Ensemble tubulure d'admission/compresseur d'alimentation

Le compresseur de suralimentation de type « Roots » LT5 est une pompe volumétrique composée de deux rotors à contre-rotation posés dans le boîtier de collecteur d'admission inférieur. Les rotors sont conçus avec 4 lobes et une torsion hélicoïdale. Les rotors du suralimentateur sont conçus pour fonctionner à un dégagement minimal, sans entrer en contact l'un avec l'autre ou avec le boîtier et sont synchronisés avec une paire d'engrenages droits de précision montés à la presse sur les arbres de rotor. Les rotors sont supportés à chaque extrémité par des paliers autolubrifiants non réparables. La poulie de courroie d'entraînement est montée à la presse sur l'arbre d'entrée. L'arbre d'entrée est accouplé à l'arbre de rotor. La poulie de courroie et l'accouplement d'arbre sont également non réparables.

Le boîtier de tubulure d'admission supérieure est doté d'un système de refroidisseur intermédiaire intégré. Le refroidissement de l'air améliore l'efficacité du compresseur d'alimentation. Le refroidisseur intermédiaire utilise un liquide de refroidissement conventionnel dans un système distinct du système de refroidissement du moteur. Le système de refroidisseur intermédiaire inclut deux refroidisseurs d'air de suralimentation/échangeurs thermiques, un ensemble collecteur d'eau et différents capteurs qui surveillent la température et la pression de l'air. Le collecteur d'eau, situé à l'avant du couvercle, transfère le liquide de refroidissement au couvercle par quatre tubes de transferts internes. L'étanchéité de tubes de transfert et du collecteur d'eau est assurée par des joints toriques et des joints d'étanchéité à insertion. Le liquide de refroidissement entre dans l'orifice d'entrée de l'ensemble collecteur d'eau, traverse les refroidisseurs/échangeurs thermiques d'air de suralimentation, puis retourne dans le collecteur d'eau. Le liquide de refroidissement sort ensuite de l'orifice de sortie du collecteur d'eau pour retourner système de refroidissement séparé. Les deux refroidisseurs d'air de suralimentation/échangeurs thermiques ne sont pas réparables.

L'ensemble compresseur d'alimentation comprend les composants ci-dessous :

- Boîtier de tubulure d'admission inférieure; comprend les rotors, les pignons, les paliers, l'accouplement d'arbre et la poulie de courroie d'entraînement
- Soupape de recyclage du compresseur électronique
- Actionneur de dérivation
- Ensemble corps de papillon
- Vanne de purge d'absorbeur démission de vapeurs de carburant
- Manocontact d'entrée
- Capteur de pression et de température d'air de tubulure
- Régulation de suralimentation
- Ensemble collecteur d'eau
- Refroidisseurs d'air de suralimentation/échangeurs thermiques
- Sonde de température d'air d'admission (IAT)
- Capteur de pression de sortie d'air

Fonctionnement

Le compresseur d'alimentation est conçu pour augmenter la pression et la densité de l'air dans la tubulure d'admission. Lorsque cet air est mélangé avec la bonne quantité de carburant, ceci permet au moteur de produire plus de puissance. Le compresseur de suralimentation fournit une pression d'air de tubulure d'admission allant jusqu'à 65,8 kPa (13,9 psi). Le compresseur de suralimentation est une pompe volumétrique positive directement entraînée par le système de courroie d'entraînement du moteur; une augmentation de la pression d'air de tubulure d'admission est disponible à tous les régimes moteur.

La soupape de dérivation d'air de suralimentation est une soupape à commande électrique qui est fixée au boîtier du compresseur de suralimentation. L'électrovanne est commandée par le module de commande du moteur (ECM). L'ECM détermine si la pression dans la tubulure doit être acheminée vers l'actionneur de dérivation. La soupape de dérivation d'air de suralimentation permet à la pression de la tubulure d'ouvrir la soupape dérivation et d'abaisser la pression de suralimentation dans des conditions de conduite spécifique. La soupape de dérivation ouverte réduit les efforts de pompage du compresseur d'alimentation, ce qui augmente l'efficacité du carburant en cas de fonctionnement sous charge légère.

Refroidissement du groupe motopropulseur

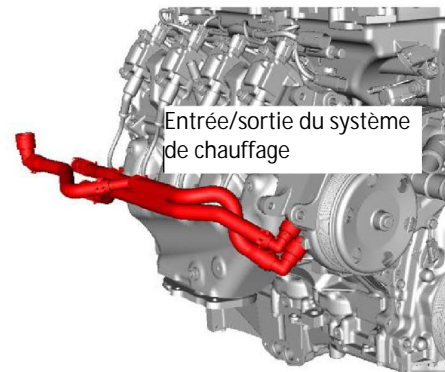
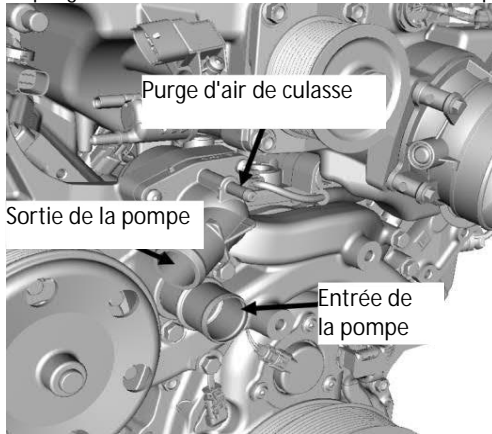
Type de liquide de refroidissement

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 jusque dans 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. Le liquide de refroidissement est également pompé par la sortie de la pompe à eau jusque 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.

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.



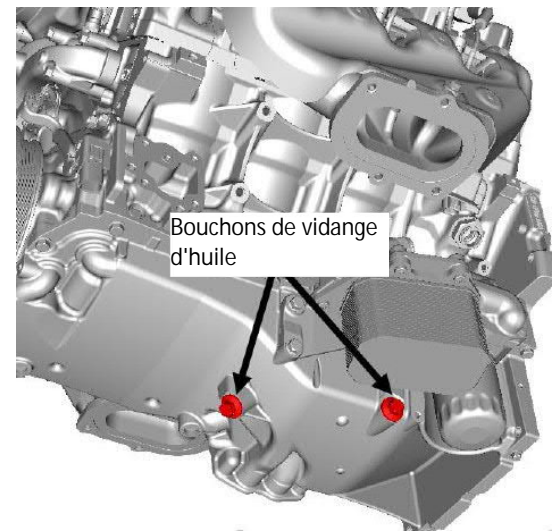
On peut acheter le flexible 84214922 pour obtenir les raccords rapides de sortie et d'admission du système de chauffage en cas d'installation sur mesure.

Carter d'huile moteur - Circuit de graissage à carter sec

Le moteur est lubrifié avec un ensemble pompe à deux étages. L'ensemble pompe à huile est constitué d'une pompe à cylindrée variable à aubes principale et d'une pompe type gérotoir secondaire. La pompe principale contient un détendeur qui protège le filtre à huile monté dans le carter d'huile contre toute surpression lors d'un démarrage à froid du moteur. Si la pression du système excède 600 kPa (87 psi), le détendeur s'ouvre et renvoie l'huile dans le carter d'huile. Le jeu de roues dentées avant est celui de la pompe secondaire. Le boîtier arrière ou le plus à l'arrière contient la pompe principale. L'ensemble pompe est monté à l'avant du moteur et fonctionne par entraînement direct du pignon de vilebrequin. Les aubes de la pompe principale tournent dans le sens horaire et aspirent l'huile du réservoir d'huile moteur à travers la crépine du réservoir d'huile. L'huile est mise sous pression lorsqu'elle traverse la pompe principale, puis est envoyée dans les canalisations d'huile inférieures du bloc-moteur.

L'huile sous pression circule dans les canalisations d'huile inférieures du bloc-moteur jusqu'au filtre à huile plein débit où sont piégés les contaminants dommageables. Une vanne de dérivation est intégrée dans le filtre à huile afin de permettre à l'huile de circuler en cas d'obstruction du filtre.

L'huile quitte le filtre puis circule jusqu'au refroidisseur d'huile externe. Le refroidisseur d'huile externe est un refroidisseur d'huile liquide à liquide (liquide de refroidissement du moteur à huile) et comprend un faisceau monté dans le carter d'huile et des conduites de liquide de refroidissement



qui raccordent le refroidisseur d'huile au circuit de refroidissement du moteur. Une vanne de dérivation est intégrée dans l'ensemble refroidisseur d'huile en cas d'obstruction de la circulation d'huile dans le refroidisseur. L'huile quitte le refroidisseur d'huile puis circule jusqu'aux canalisations d'huile principales supérieures du moteur.

Le moteur LT5 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.

L'orifice d'admission de réservoir d'huile est utilisé pour fournir l'huile récupéré du moteur au réservoir de stockage. L'orifice de sortie du réservoir d'huile est utilisé pour fournir l'huile non ventilé du réservoir de stockage au moteur. La trousse d'adaptateur d'huile de Chevrolet Performance, numéro de pièce 25534412, peut être utilisée pour convertir les raccords AN-12 en cas d'utilisation d'un réservoir spécial.

Lors d'une vidange d'huile moteur, le carter d'huile contient deux bouchons de vidange d'huile. Un bouchon assure la vidange du carter d'huile et l'autre bouchon assure la vidange du réservoir de stockage.

Refroidissement d'huile moteur

Le moteur est livré équipé d'un refroidisseur d'huile moteur liquide à liquide. L'huile moteur est pompé 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.

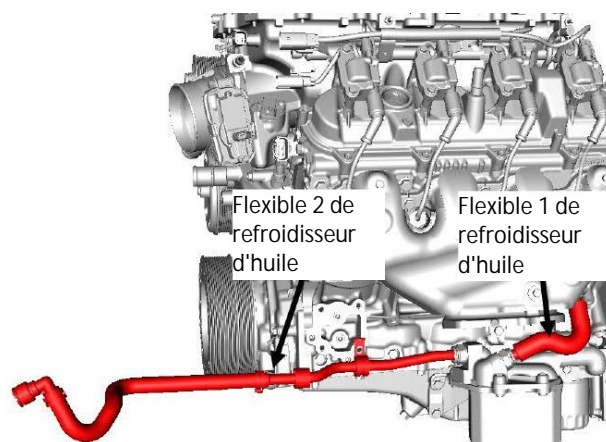
DESCRIPTION	NUMÉRO DE PIÈCE	QUANTITÉ
Flexible de refroidisseur d'huile (1)	22768504	1
Flexible de refroidisseur d'huile (2)	84214924	1

Si le refroidisseur n'est pas utilisé, les pièces ci-dessous peuvent être utilisées pour éliminer le refroidisseur d'huile.

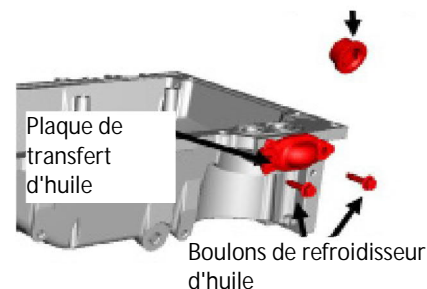
DESCRIPTION	NUMÉRO DE PIÈCE	QUANTITÉ
Bouchon-liquide de refroidissement de bloc	11611351	1
Plaque-transfert d'huile	12630766	1
Boulon-plaque d'huile	11562426	2

Roulement-guide

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 existe deux roulements-guides Chevrolet différents pour le moteur LT5. Le roulement 14061685 pour une boîte de vitesses à long arbre d'entrée et le roulement 12557583 pour une boîte de vitesses à arbre d'entrée court. Vérifier que la bonne pièce est utilisée avant de poser la boîte de vitesses pour éviter les dommages.



Bouchon de liquide de refroidissement



Moteur de démarreur

Aucun démarreur n'est fourni avec le moteur. Les pièces ci-dessous sont conçues pour le système de démarrage du LT5.

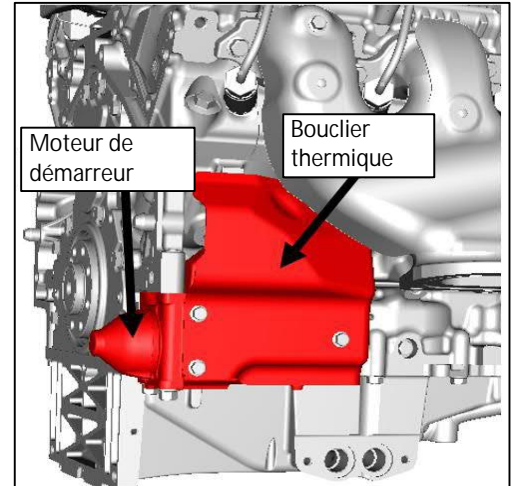
ARTICLE DESCRIPTION	NUMÉRO DE PIÈCE	QUANTITÉ
Bouclier-démarreur	12656132	1
Démarreur	12619241	1
Boulon-démarreur	11610633	2
Boulon-bouclier thermique	11588711	3

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 devrait être bouché ou raccordé à l'absorbeur de vapeurs.

Tubulures d'échappement

Les tubulures d'échappement telles qu'expédiées pourraient ne pas convenir à votre véhicule. Une possibilité est d'utiliser les tubulures pour bloc compact Chevrolet Silverado Gen 5 ou les tubulures pour bloc compact Chevrolet Camaro Gen 5.



Système de refroidissement d'air de suralimentation (LT5)

Cette trousse contient une pompe de liquide de refroidissement d'air de suralimentation. La pompe est commandée par le système de commande du moteur Chevrolet Performance Parts. La fonction des systèmes de refroidissement d'air de suralimentation est de réduire la température de la charge d'air chauffée pendant le processus de suralimentation qui améliore l'efficacité et le rendement du groupe motopropulseur. Le système de refroidissement d'air de suralimentation est un système air à liquide de refroidissement qui utilise un radiateur de refroidissement d'air de suralimentation distinct. Une pompe électrique est utilisée pour faire circuler le liquide de refroidissement du refroidisseur d'air de suralimentation (selon le véhicule), par le compresseur d'alimentation, puis de retour au refroidisseur d'air de suralimentation pour la répétition du cycle.

AMORCE D'HUILE :

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.

Une fois le moteur posé, s'assurer que le circuit d'huile a été rempli. Le moteur est expédié avec une certaine quantité d'huile. En raison de la nature personnalisée du circuit de graissage à carter sec, il incombe au client de déterminer la bonne quantité d'huile.

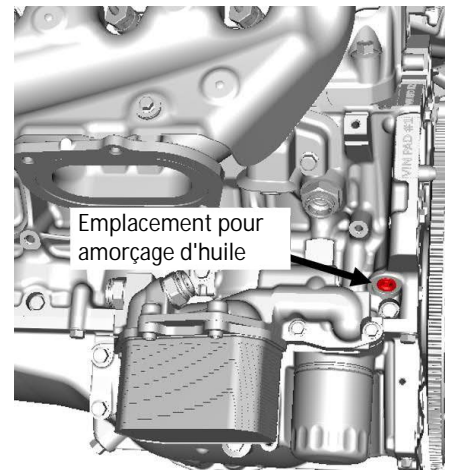
Ce moteur en caisse requiert une huile spéciale conforme aux spécifications DEXOS1 - 0W40 ou Mobil 1 15W50. Vérifier et ajouter tout autre liquide nécessaire, comme du liquide de refroidissement, du liquide de direction assistée, etc.

Directives relatives au pré-lubrifiant (Kent-More J-45299) :

REMARQUE : Pour amorcer correctement le moteur, il faut un débit régulier et continu d'huile moteur propre.

S'assurer d'utiliser une huile moteur approuvée, comme il est indiqué.

- Poser un indicateur de pression d'huile (on peut utiliser l'emplacement du capteur de pression d'huile existant sur la partie arrière supérieure du moteur).
- Repérer et déposer le bouchon de galerie de graissage arrière gauche du bloc-moteur.
- Poser l'adaptateur M16 x 1,5, numéro de pièce 509375.
- Poser le tuyau souple sur l'adaptateur et ouvrir la soupape.
- Pomper la poignée sur le pré-lubrificateur J-45299 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 J-45299.
- Fermer la soupape et déposer le tuyau souple et l'adaptateur du moteur.
- 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).





En l'absence d'une trousse de prélubrificateur, on peut utiliser le processus suivant.

1. Poser un indicateur de pression d'huile (on peut utiliser l'emplacement du capteur de pression d'huile existant sur la partie arrière supérieure du moteur).
2. Débrancher le système de commande d'allumage et le système de commande de carburant (il est recommandé de couper l'alimentation du module de commande d'allumage).
3. Retirer toutes les bougies d'allumage; cela réduit la charge sur les paliers du moteur et sur le démarreur pendant la séquence d'amorçage de l'huile.
4. Une fois que les systèmes de commande d'allumage et de commande du carburant ont été débranchés, mettre la boîte de vitesses au point mort, puis 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. Répéter ce processus jusqu'à ce que la pression d'huile soit indiquée sur la jauge.
5. Poser les bougies d'allumage et rebrancher les systèmes de régulation de carburant et de commande d'allumage.

PROCÉDURES DE DÉMARRAGE ET DE RODAGE

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. Vidanger l'huile et remplacer le filtre. Vidanger l'huile et remplacer le filtre par un filtre à huile AC Delco neuf. Vérifier l'huile et le filtre à huile afin de repérer toute particule étrangère pour s'assurer que le moteur fonctionne correctement.
7. 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.

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.



PERFORMANCE

Caractéristiques techniques du moteur LT5 :

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	10.0:1
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	65,5 cc
Vilebrequin	Acier forgé, équilibré par contrepoids
Bielles	Métal fritté forgé
Pistons	Aluminium forgé
Arbre à cames	Poussoir à galet hydraulique
Levée	0,502 po admission, 0,561 po échappement
Durée	Admission 188°, échappement 223° à levée de poussoir de 0,050 po
Ligne médiane	120,0° LSA
Rapport des culbuteurs	1.81:1
Contenance en huile avec filtre	carter sec
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	DEXOS2 0W40 ou Mobil1 15W50 (pour situations de type sur piste)
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 12642722 AC Delco n° 41-128
Écartement des électrodes	0,037-0,043 po (0,95-1,10 mm)
Ordre d'allumage	1-8-7-2-6-5-4-3
Suralimentation-maximale	13,96 PSIG

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



Especificaciones de motor LT5

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 LT5 Generación V del Corvette 2019, 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 LT5 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.

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 ajustables. 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 motor armado LT5. 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

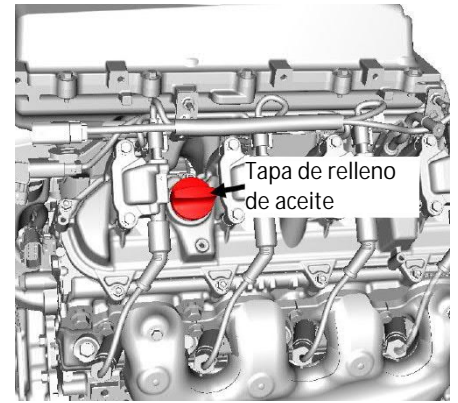
Esta parte ha sido diseñada específicamente para aplicación fuera de carretera únicamente. Debido que la instalación de esta parte puede afectar el desempeño del control de emisiones de su vehículo o dejarlo fuera de certificación según los Estándares de seguridad de vehículos de motor, no se debe instalar 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.

Contenido del Juego:

DESCRIPCIÓN	CANT
MOTOR LT5 (SUMIDERO DE ACEITE SECO)	1
TAPA-RELLENO DE ACEITE	1
BOMBA-REFRIGERANTE	1
HOJAS DE INSTRUCCIONES	1

Tapa de relleno de aceite

Instale la tapa de relleno de aceite girando en sentido de las manecillas del reloj mientras empuja hacia adentro.



Tapa de relleno de aceite

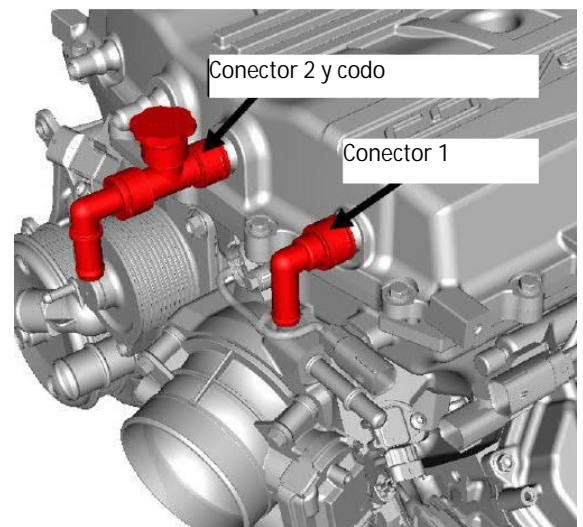
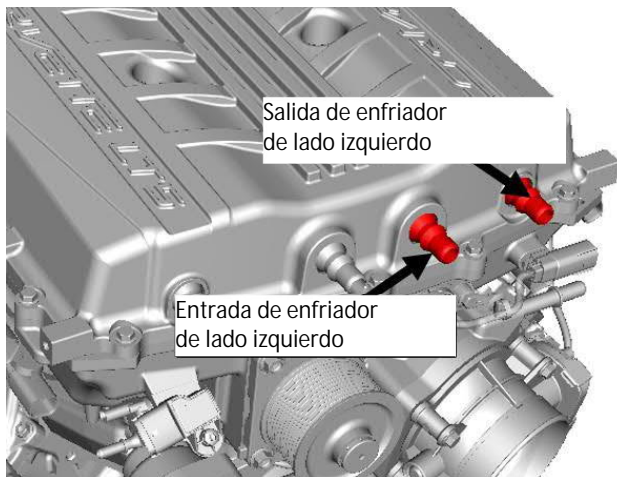
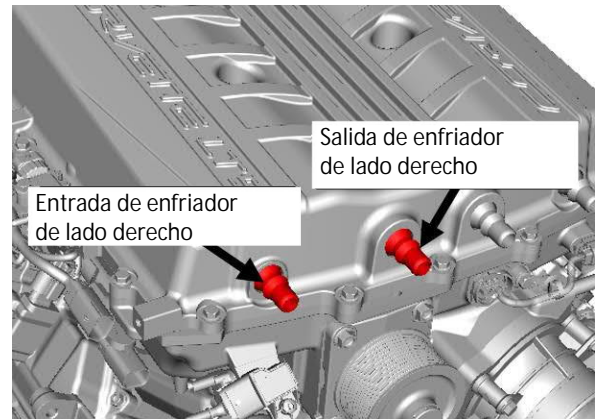
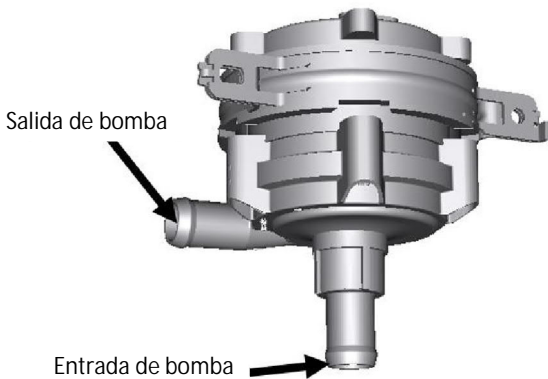
Bomba de refrigerante de interenfriador

El juego LT5 se suministra con una bomba de interenfriador de súper cargador. Se debe incorporar un interenfriador líquido a aire personalizado dentro del vehículo para reducir la temperatura de aire de carga. Si adquiere el controlador de motor Chevrolet Performance Parts (CPP), tendrá un conector eléctrico diseñado para ajustarse a la bomba suministrada. El controlador CPP operará la bomba cuando se requiera enfriamiento.

Plomería de interenfriador

Los conectores se pueden comprar para obtener el accesorio de conexión rápida para completar un sistema de interenfriador personalizado. El conector 2 (abajo) tiene un giro en la tapa de relleno que se puede usar para llenar y purgar el sistema de interenfriador.

DESCRIPCIÓN	NÚMERO DE PARTE	CANTIDAD
Conector (1)	23171715	2
Conector (2)	84344461	2
Codo (2)	84344465	2



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 75 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)

El motor LT5 está equipado con dos juegos de inyectores de combustible. El (8) sistema de combustible DI/primario consiste en 8 inyectores de combustible de inyección directa separados, dos rieles de combustible de alta presión, un tubo de combustible cruzado de alta presión (conecta los dos rieles de combustible), un tubo de alimentación de combustible de alta presión (conecta el tubo cruzado a la bomba de combustible de alta presión), una bomba de combustible de alta presión y un tubo de alimentación de combustible de baja presión. Cada uno de los inyectores se asienta en sus orificios individuales en las culatas de cilindro con dos sellos de combustión para proporcionar el sellado. La bomba de combustible de alta presión se monta a la parte trasera de la Cubierta del valle del bloque del motor en el valle del motor. El movimiento se transmite a la bomba desde un lóbulo triple en la parte trasera del árbol de levas a través de un elevador de rodillo hidráulico.

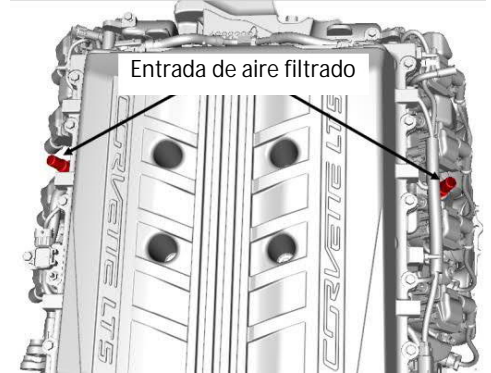
Un segundo juego de (8) inyectores de combustible PFI/secundarios se instalan en el ensamble del súper cargador. Los inyectores de combustible PFI/secundarios están presentes para complementar el combustible entregado al motor cuando el sistema de combustible DI/primario no es capaz de proporcionar la demanda de combustible total del motor. Los inyectores de combustible PFI/secundarios sólo se activan en altas cargas del motor cuando el enriquecimiento de combustible substancial es necesario para protección del sistema de escape o para lograr el torque/potencia pico del 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 debajo del múltiple del súper cargador 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.

Descripción de sistema de ventilación de cárter (LT5)

Se usa un sistema de ventilación positiva del cárter (PCV) para purgar de manera más completa los vapores del cárter. El aire filtrado del ducto del sistema de inducción de aire es alimentado al cárter, se mezcla con los vapores de combustión y pasa a través de un dispositivo de medición de la ventilación del cárter antes de entrar al súper cargador. El componente primario en el sistema ventilación positiva del cárter (PCV) es el dispositivo de medición de flujo del PCV (válvula u orificio). Los cambios de vacío dentro del súper cargador provocan variaciones en el flujo de los vapores a presión. Si se presentan condiciones de operación anormales, el diseño del sistema de PCV permite que cantidades excesivas de vapores a presión regresen a través del tubo de ventilación del cárter y hasta el sistema de inducción del motor que se consumirán durante la combustión normal. El diseño del sistema de ventilación del motor minimiza el consumo de aceite y reduce de manera significativa el potencial de ingestión de aceite durante maniobras de manejo de límite del vehículo. Hay dos ubicaciones de suministro de aire limpio para PCV. Una en la cubierta de la válvula derecha y una en la cubierta de la válvula izquierda.

El motor LT5 utiliza un sistema de ventilación positiva del cárter integral que se ubica en la Cubierta del valle del bloque del motor debajo del ensamble del súper cargador. La Cubierta del valle del bloque del motor contiene deflectores de separación de aceite compuestos y plomería de PCV. El aire fresco filtrado se dirige desde corriente arriba de la placa del acelerador al tanque de aceite del motor donde se mezcla con los gases del cárter y pasa a ambas cubiertas del brazo del balancín del motor. El diseño de las cubiertas del brazo de balancín protege el rocío de aceite del brazo del balancín, reduciendo con ello el potencial que sea succionado de nuevo dentro del tanque durante el contraflujo del sistema de ventilación. Los vapores succionados se dirigen desde la Cubierta del valle del bloque del motor a través de un orificio fijo de 7.5 mm (0.295 pulg.) dentro de un tubo de PCV de acero, y después dentro del lado inferior del súper cargador cerca del frente de la cubierta del valle del bloque del motor.

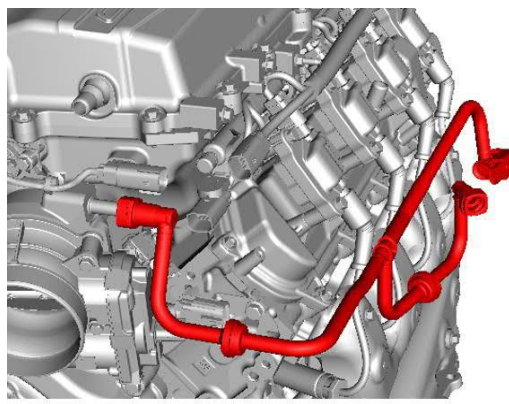
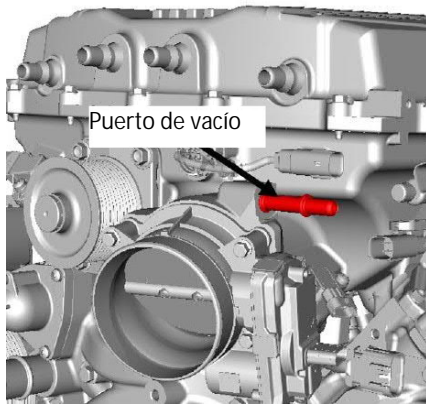


La manguera PCV 12680699 puede ser adquirida para obtener el accesorio de conexión rápida, cuando se cree una instalación personalizada.

Puerto de vacío

Este puerto se necesita tapar o se puede usar para suministrar vacío al reforzador del freno.

El ensamble de tubo 84492718 se puede adquirir para obtener el accesorio de conexión rápida para construcciones personalizadas.



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 carga ligera, 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.

Ensamble de múltiple de admisión/Súpercargador

El súpercarador tipo LT5 Roots es una bomba de desplazamiento positiva que consiste en 2 rotores en contra-rotación instalados en el alojamiento del múltiple de admisión inferior. Los rotores están diseñados con 4 lóbulos y un giro helicoidal. Los rotores del supercarador están diseñados para operar a una holgura mínima, sin estar en contacto entre sí o con el alojamiento, y están sincronizados entre sí mediante un par de engranajes dentados de precisión, los cuales presionan los ejes del rotor. Los rotores se apoyan en cada extremo mediante cojinetes autolubricantes no reparables. La polea de la banda de transmisión se presiona en el eje de entrada. El eje de entrada está acoplado al eje del rotor. Tanto la polea de la banda como el acoplamiento del eje no pueden recibir servicio.

El alojamiento del múltiple de admisión superior tiene un sistema de interenfriador integrado. Enfriar el aire mejora la efectividad del súpercarador. El interenfriador usa refrigerante convencional en un sistema separado del sistema de enfriamiento del motor. El sistema de interenfriador incluye dos enfriadores de aire de carga/intercambiadores de calor, un ensamble de múltiple de agua, y una variedad de sensores para monitorear la temperatura y presión de aire. El múltiple de agua, ubicado al frente de la cubierta transfiere refrigerante a la cubierta por medio de cuatro tubos internos de transferencia. Los tubos de transferencia y el múltiple de agua están sellados con anillos O y sellos insertados a presión en su lugar. El refrigerante entra al puerto de admisión del ensamble del múltiple de agua, se dirige hacia adentro y a través de los dos enfriadores de aire de carga/intercambiadores de calor, y sale hacia atrás al múltiple de agua. El refrigerante después sale del puerto de salida del múltiple de agua regresando al sistema de enfriamiento separado. Los dos enfriadores de aire de carga/ intercambiadores de calor no pueden recibir servicio.

El ensamble del súpercarador consiste en los siguientes componentes:

- Baje el alojamiento del múltiple de admisión, para incluir rotores, engranes, rodamientos, acoplamiento de eje, y polea de banda de transmisión
- Válvula electrónica de recirculación de compresor
- Actuador de derivación
- Ensamble de cuerpo de acelerador
- Válvula de purga del depósito de emisión de evaporación
- Sensor de presión de entrada
- Sensor de presión y temperatura de aire de múltiple
- Control de sobre-refuerzo
- Ensamble de múltiple de agua
- Enfriadores/intercambiadores de calor de aire de carga
- Sensor de temperatura de aire de admisión (IAT)
- Sensor de presión de salida de aire

Operación

El súpercarador está diseñado para incrementar la presión y densidad del aire en el múltiple de admisión. Cuando este aire se mezcla con la cantidad correcta de combustible, el resultado es más potencia desde el motor. El súpercarador proporciona presión de aire del múltiple de admisión de hasta 65.8 kPa (13.9 psi). El súpercarador es una bomba de desplazamiento positivo y se impulsa directamente desde el sistema de banda de impulso del motor, un incremento en la presión de aire del múltiple de admisión está disponible en todas las velocidades del motor.

La válvula de derivación de aire de carga es una válvula operada eléctricamente que está conectada al alojamiento del súpercarador. La válvula es controlada por el módulo de control del motor (ECM). El ECM determina cuando la presión del múltiple se dirige al actuador de derivación. La válvula de derivación de aire de carga permite que la presión del múltiple abra la válvula de derivación y baje la presión de refuerzo durante condiciones de conducción específicas. La válvula de derivación abierta reduce el esfuerzo de bombeo del súpercarador, incrementando con ello la eficiencia del combustible en operaciones de carga ligera.

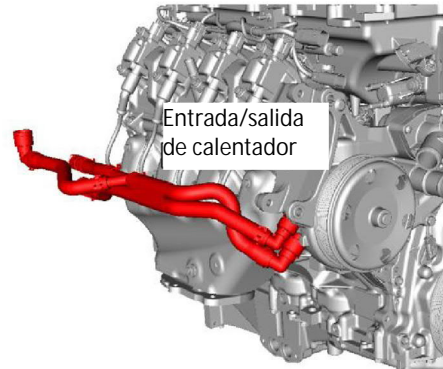
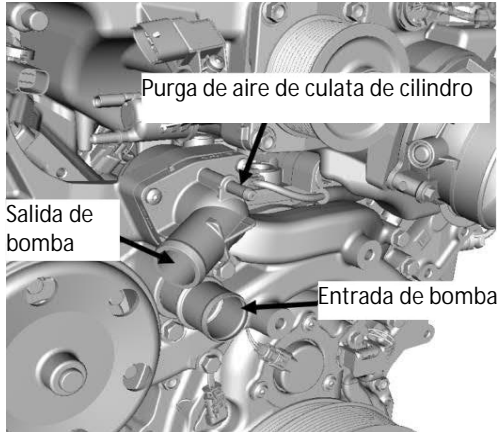
Enfriamiento de tren motriz

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. 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. 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.



Se puede comprar la manguera 84214922 para obtener las conexiones rápidas de entrada/salida del calentador, cuando se crea una instalación personalizada.

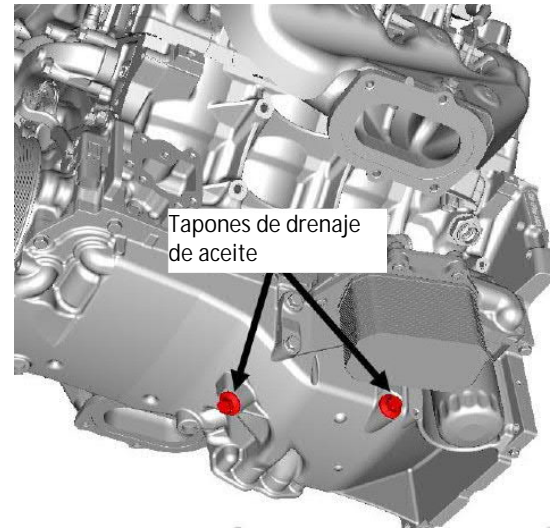
Bomba de aceite de motor - Aceitado de cárter seco

La lubricación del motor se suministra por un ensamble de bomba de aceite de dos etapas. El ensamble de la bomba de aceite consiste en una bomba de desplazamiento variable tipo aspa primaria una bomba estilo gerotor secundaria. La bomba primaria contiene una válvula de alivio de presión que protege el filtro de aceite montado en el cárter de aceite contra sobre-presurización durante el arranque del motor en frío. Si la presión del sistema excede 600 kPa (87 psi), la válvula de alivio de presión se abrirá y descargará el aceite de regreso al cárter de aceite. El juego de engrane frontal o delantero es la bomba secundaria. El alojamiento trasero o hacia atrás contiene la bomba primaria. El ensamble de la bomba se instala al frente del motor y se acciona directamente por la corona dentada del cigüeñal. Las aspas de la bomba primaria giran en sentido de las manecillas del reloj y succionan aceite desde el tanque de aceite del motor a través del manecillas de aceite. El aceite está presurizado conforme pasa a través de la bomba primaria y se envía a través de la galería de aceite inferior del bloque del motor.

El aceite presurizado se dirige a través de la galería de aceite inferior del bloque del motor al filtro de aceite de flujo pleno donde se retiran los contaminantes dañinos. Se incorpora una válvula de derivación en el filtro de aceite, que permite flujo de aceite en el caso que el filtro se restrinja.

El aceite sale del filtro de aceite y después se dirige al enfriador de aceite externo. El enfriador de aceite externo es un enfriador de aceite de líquido a líquido (refrigerante de motor a aceite) y consiste en un cárter de aceite instalado en el núcleo y líneas de refrigerante que conectan el enfriador de aceite al circuito de enfriamiento del motor. Una válvula de derivación se incorpora en el ensamble del enfriador de aceite en el caso que el flujo de aceite dentro del enfriador se restrinja. El aceite regresa desde el enfriador de aceite y se dirige a las galerías superiores de aceite principal del motor.

El motor LT5 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.





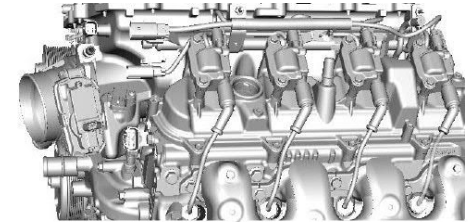
El puerto de entrada del tanque de aceite se usa para suministrar el aceite recolectado del motor al tanque de almacenamiento. El puerto de salida del tanque de aceite se usa para suministrar aceite no aereado desde el tanque de almacenamiento al motor. El juego de adaptador de aceite de Chevrolet Performance Parts número de parte 25534412 se puede usar para convertir a accesorios AN-12, cuando se usa un tanque de depósito especializado.

Cuando reemplace el aceite del motor, hay dos tapones de drenaje de aceite dentro del cárter de aceite. Un tapón drena el cárter de aceite y el otro tapón drena el tanque de almacenamiento.

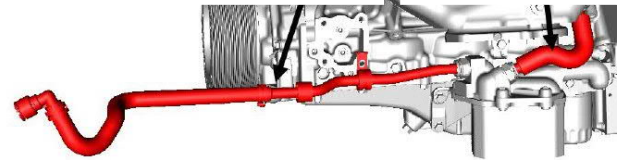
Enfriamiento de aceite de motor

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.



Manguera de enfriador de aceite 2 Manguera de enfriador de aceite 1



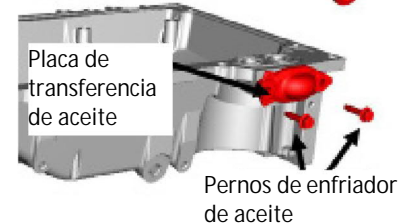
Si el enfriador no se usa, entonces las siguientes partes se pueden usar para eliminar el enfriador de aceite.

DESCRIPCIÓN	NÚMERO DE PARTE	CANTIDAD
Tapón-refrigerante de bloque	11611351	1
Placa-transferencia de aceite	12630766	1
Perno-placa de aceite	11562426	2

Tapón de refrigerante

Cojinete piloto

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 diferentes cojinetes piloto Chevrolet para el LT5, 14061685 es para transmisión de eje de entrada largo y 12557583 es para transmisión de eje de entrada corto. Verifique el ajuste antes de instalar la transmisión u ocurrirá daño.



Placa de transferencia de aceite

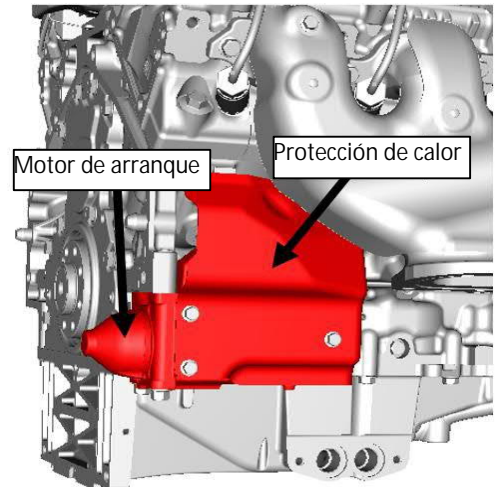
Pernos de enfriador de aceite



Motor de arranque

No se proporciona un motor de arranque con el motor. Las siguientes partes están diseñadas para el sistema de arranque LT5.

PARTIDA DESCRIPCIÓN	NÚMERO DE PARTE	CANTIDAD
Protector-motor de arranque	12656132	1
Motor de arranque	12619241	1
Perno-motor de arranque	11610633	2
Perno-protector de calor	11588711	3



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.

Múltiples de escape

Los múltiples de escape tal como se embarcan pueden no ajustarse a su vehículo. Una opción es usar los múltiples de bloque pequeño Chevrolet Silverado Generación 5 o múltiples de bloque pequeño Chevrolet Camaro Generación 5.

Sistema de enfriamiento de aire de carga (LT5)

Este juego contiene una bomba de refrigerante de aire de carga. La bomba es controlada por el sistema de control del motor Chevrolet Performance Parts. La función de los sistemas de enfriamiento de aire de carga es reducir la temperatura de la carga de aire que se calienta durante el proceso de súper carga que mejora la eficiencia y desempeño del tren motriz. El sistema de enfriamiento de aire de carga es un sistema de aire a refrigerante que usa un radiador de enfriamiento de aire de carga separado. Se usa una bomba eléctrica para hacer fluir el refrigerante desde el enfriador de aire de carga (específico del vehículo), a través del súper cargador, y de regreso al enfriador de aire de carga donde se repite el ciclo.

CEBADO DE ACEITE:

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.

Después de instalar el motor, asegúrese que el sistema de aceite se haya llenado. El motor vendrá con un poco de aceite. Debido a la naturaleza personalizada de un sistema de lubricación de sumidero seco, depende del cliente determinar la cantidad correcta de aceite.

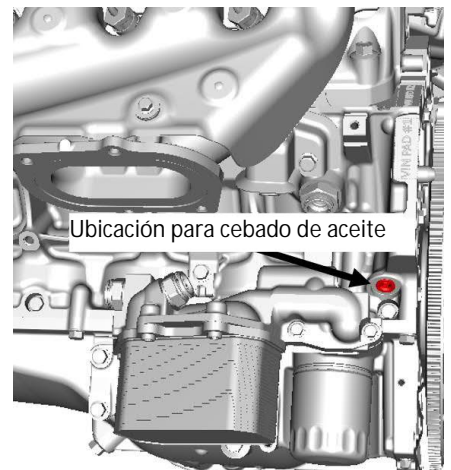
Este motor armado requiere un aceite especial que cumpla con DEXOS1 - 0W40 o Mobil 1 15W50. Además, verifique y rellene conforme se requiera cualquier otro fluido necesario tal como refrigerante, fluido de dirección asistida, etc.

Instrucciones de prelubricador (Kent-More J-45299):

NOTA: Se requiere un flujo constante y continuo de aceite de motor para cebar adecuadamente el motor.

Asegúrese de usar aceite de motor aprobado, como se especifica.

- Instale un manómetro de aceite (se puede usar la ubicación del sensor de presión de aceite existente en el extremo superior del motor).
- Ubique y retire el tapón de la galería de aceite trasero izquierdo del bloque del motor.
- Instale el adaptador M16 x 1.5 número de parte 509375
- Instale la manguera flexible al adaptador y abra la válvula.
- Bombee la manija del pre-lubricador J-45299 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 cebará después de que se observe una pequeña cantidad de cambio de presión en el manómetro de aceite del vehículo mientras se bombea el J-45299.
- Cierre la válvula y retire la manguera flexible y el adaptador del motor.
- Aplique sellador de rosca aprobado e instale el tapón de la galería de aceite al motor y apriete a 60 Nm (44 lbs pie).





En la ausencia de un juego de pre-lubricador, se puede usar el siguiente proceso.

1. Instale un manómetro de aceite (se puede usar la ubicación del sensor de presión de aceite existente en el extremo superior del motor).
2. Desconecte el combustible y el sistema de control de ignición (se recomienda retirar la energía del módulo de control de ignición).
3. Retire todas las bujías que reducirán la carga en los rodamientos del motor y el motor de arranque durante la secuencia de cebado de aceite.
4. Una vez que se hayan desconectado los sistemas de control de combustible e ignición, coloque el vehículo en neutral y 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. Repita este proceso hasta que el medidor indique la presión del aceite.
5. Instale las bujías y vuelva a conectar los sistemas de control de combustible e ignición.

PROCEDIMIENTOS DE ARRANQUE Y DE ASENTAMIENTO.

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. Cambie el aceite y el filtro. Reemplace el aceite y reemplace el filtro con un nuevo filtro de aceite AC Delco. Revise si el aceite o el filtro tiene partículas extrañas para asegurar que el motor funcione correctamente.
7. 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.

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 de motor LT5:

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	10.0:1
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	65.5cc
Cigüeñal	Acero forjado, balanceado internamente
Bielas	Metal en polvo forjado
Pistones	Aluminio forjado
Árbol de levas	Levantador hidráulico de rodillo
Elevación	0.502" admisión, 0.561" escape
Duración	188° admisión, 223° escape @.050" de elevación del levantador
Línea central	120.0° LSA
Proporción del brazo balancín	1.81:1
Capacidad de aceite con filtro	sumidero seco
Presión de aceite (Mínima, con aceite caliente)	6 psig @ 1,000 RPM
	18 psig @ 2,000 RPM
	24 psig @ 4,000 RPM
Aceite recomendado	DEXOS2 0W40 o Mobil1 15W50 (para eventos tipo pista)
Filtro de aceite	Parte AC Delco # PF64
Combustible	Premium sin plomo -92 (R+M/2)
Velocidad máxima del motor	6,600 RPM
Bujías	Chevrolet 12642722
	AC Delco # 41-128
Distancia entre bujías	0.037–0.043" (0.95–1.10 mm)
Orden de explosión	1-8-7-2-6-5-4-3
Refuerzo-Máximo	13.96 PSIG

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.