

CHEVROLET

CORVETTE STINGRAY

C3 CABRIOLET · BIG BLOCK · 1968



VERSION RECHERCHÉE, PREMIÈRE ANNÉE C3, CABRIOLET, BIG BLOCK 427 L36

MATCHING NUMBERS · STATUT VÉTÉRAN SUISSE · BOÎTE MANUELLE 4 RAPPORTS
Pont AZ 3.55 HD Positraction

PIÈCES DE RECHANGE ET MANUELS DISPONIBLES

Voiture pour un passionné souhaitant poursuivre sa restauration · Propriété depuis 2001

Établi en août 2026 - prix et conditions à définir

Une première C3 au caractère affirmé

Cette Chevrolet Corvette Stingray cabriolet de 1968 réunit la silhouette emblématique de la première année de la C3, le V8 Big Block 427 L36 de 390 hp et une boîte manuelle à quatre rapports. Immatriculée en Suisse comme véhicule vétérane, elle appartient au même propriétaire depuis février 2001.



Vue trois-quarts avant sans capote



Vue trois-quarts avant avec capote

Les points essentiels

Modèle	Chevrolet Corvette Stingray C3 Cabriolet - année-modèle 1968
Moteur	V8 Big Block 427 cu in (6,974 cm ³), version L36, 390 hp
Transmission	Boîte Muncie manuelle à 4 rapports - numéro dérivé du VIN concordant
Pont arrière	Code AZ - rapport 3.55, Heavy Duty Positraction pour 427
Kilométrage affiché	58'071 km au 23.08.2026 - lecture du compteur
Statut suisse	Véhicule vétérane; dernière expertise le 27.09.2022
Propriété	Acquise le 19.02.2001 à 51'232 km; historique suisse de longue durée
Configuration	Carrosserie rouge, intérieur noir, capote noire, jantes Rally

Le kilométrage indiqué correspond à la lecture du compteur. Les documents disponibles retracent une progression cohérente de 51'003 km en 1999 à 58'071 km en 2026, sans constituer une garantie du kilométrage total depuis l'origine.

Carrosserie et présentation extérieure

La carrosserie rouge met en valeur les volumes très sculptés de la première Corvette C3. La voiture est présentée avec sa capote noire et ses roues Rally. La partie avant a été personnalisée par la suppression des pare-chocs chromés d'origine, ce qui lui donne une ligne plus épurée et singulière.



Vue avant



Vue arrière, capote ouverte



Profil droit



Profil gauche avec capote

Présentation visuelle au 23 août 2026. Les photographies montrent un brillant soutenu et des alignements d'ensemble réguliers; une appréciation détaillée de la peinture et de la structure devra être faite sur place.

Habitacle, commandes et capote

L'habitacle noir conserve l'architecture typique de 1968: instrumentation tournée vers le conducteur, console centrale verticale et levier de boîte manuelle. Le volant est une pièce d'origine spécifique au millésime 1968, en plastique dur brun et reconnaissable à l'encoche située à sa base. Il a été acquis séparément sur le marché des pièces d'occasion afin de rétablir la configuration correcte du modèle. La capote noire est présente et son mécanisme de rangement est photographié.



Planche de bord, console centrale et boîte manuelle à quatre rapports



Poste de conduite



Console centrale et commandes



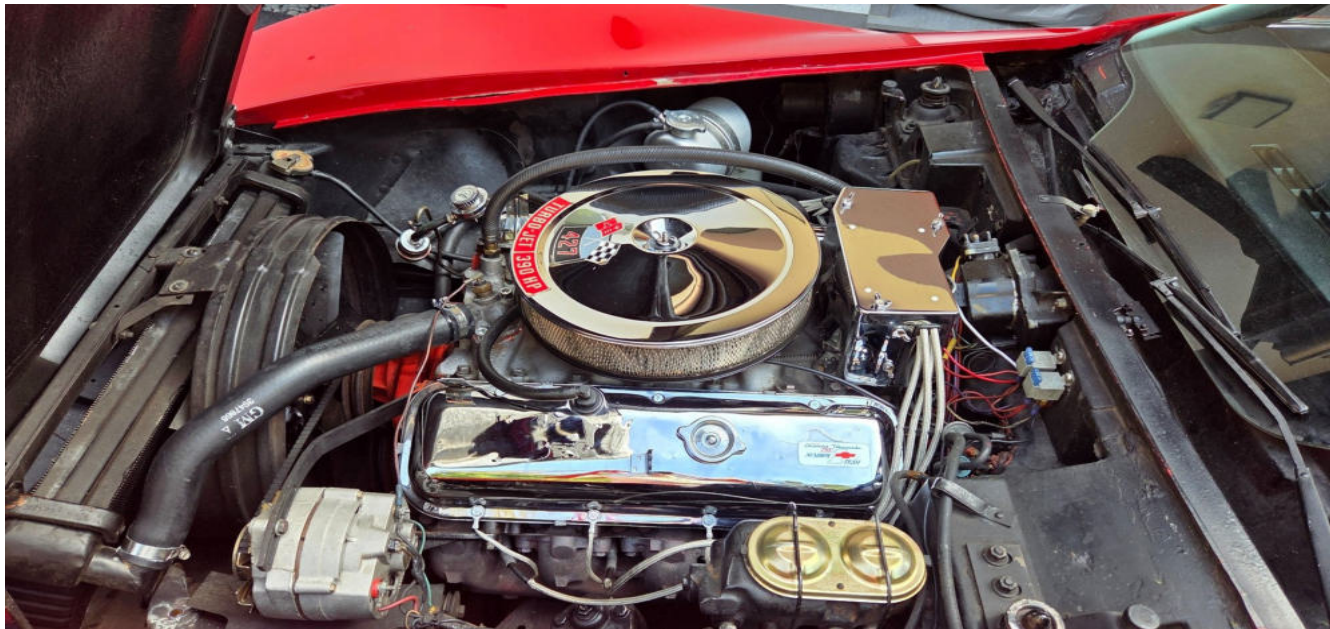
Capote et structure en position intermédiaire



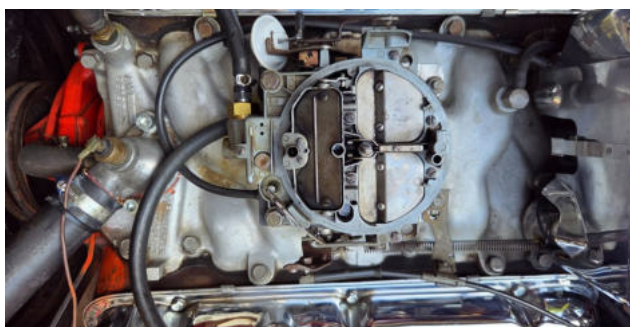
Capote noire en place

Moteur et éléments mécaniques

Le véhicule est équipé d'un V8 Big Block 427 cu in à carburateur Rochester Quadrajét, correspondant à la configuration L36 annoncée à 390 hp. Les frappes du moteur et de la boîte portent le numéro dérivé 18S400328, concordant avec le VIN du véhicule. Le pont arrière porte le code AZ 6 30 67, cohérent avec un rapport 3.55 Heavy Duty Positraction destiné au 427. L'ensemble moteur-boîte-pont est présenté comme celui d'origine, avec les nuances d'authentification détaillées à la page suivante.



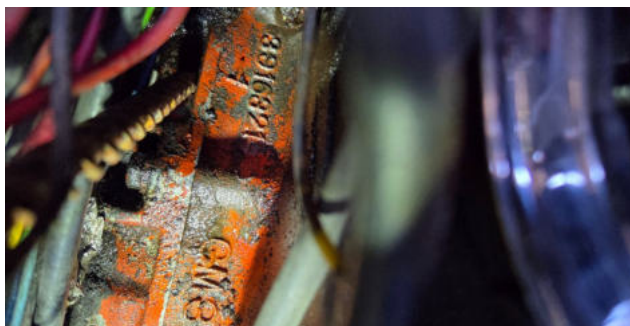
Vue générale du compartiment moteur



Carburateur Rochester Quadrajét



Admission aluminium GM - référence visible



Numéro de fonderie du bloc photographié



Pompe à carburant électrique installée

Authentification du groupe motopropulseur

Le relevé photographique des 23 et 24 août 2026 permet désormais de documenter la correspondance du moteur et de la boîte avec le véhicule, ainsi que la conformité chronologique et technique du pont arrière. Les numéros de fonderie identifient les carters et pièces; les frappes d'assemblage et le numéro dérivé du VIN apportent la preuve la plus déterminante.

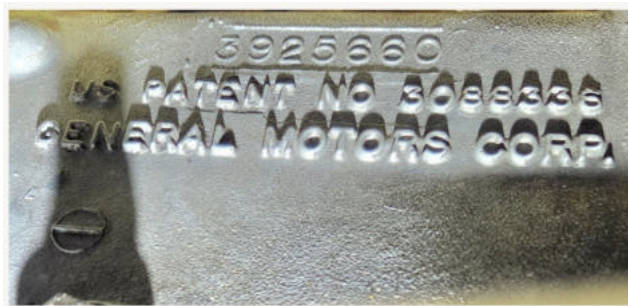
Moteur Big Block	Bloc 3916321; frappe T0829IL; numéro dérivé 18S400328. Le suffixe IL correspond au 427 L36 de 390 hp avec boîte manuelle; le numéro dérivé concorde avec le VIN 194678S400328.
Boîte Muncie	Carter principal 3925660; couvercle latéral 3884685; frappes 18S400328 et P8M11. Le numéro dérivé concorde avec le VIN du véhicule.
Pont arrière	Carter 3888143; frappe AZ 6 30 67. Code relevé pour un rapport 3.55 Heavy Duty Positraction associé au 427; date compatible avec une production précoce du millésime 1968.
Conclusion	Moteur et boîte documentés matching numbers. Pont arrière documenté comme conforme à la configuration d'origine et considéré d'origine.



Moteur: T0829IL et 18S400328



Boîte: 18S400328 et P8M11



Boîte Muncie: carter principal 3925660



Pont: frappe AZ 6 30 67

Portée de la conclusion: le moteur et la boîte peuvent être qualifiés de matching numbers grâce au VIN dérivé concordant. Le pont ne porte normalement pas le VIN; son code, son rapport et sa date documentent une configuration conforme et cohérente avec l'origine, sans constituer à eux seuls une correspondance VIN au sens strict.

Identification et caractéristiques

Numéro de châssis	194678S400328
Décodage général	Corvette, cabriolet, année-modèle 1968, assemblage St. Louis
Plaque de teinte	Code 983 - teinte d'origine British Green; véhicule actuellement rouge
Cylindrée homologuée	6,974 cm ³
Puissance homologuée	291 kW
Poids à vide / total	1,545 kg / 1,850 kg
Vitesse maximale inscrite	245 km/h
Pneumatiques relevés en 2022	225/60 R15 95H, avant et arrière

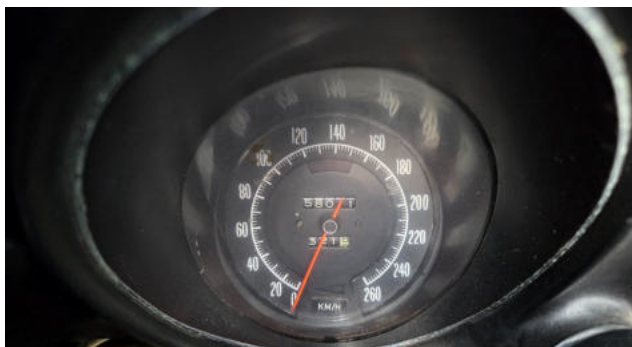
Éléments photographiés



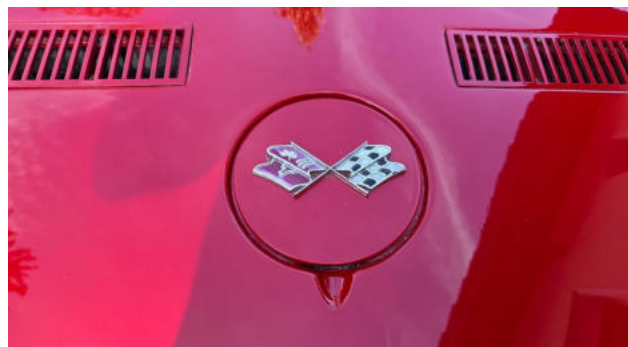
Plaque d'identification suisse avec VIN



Plaque constructeur: code peinture 983



Compteur: 58'071 km affichés



Détail du capot et emblème Corvette

Les numéros mécaniques sont reproduits sur la page précédente. Les photographies originales en pleine résolution font partie du dossier et peuvent être communiquées à un expert ou à un acquéreur.

Historique documenté

Le dossier comprend les factures d'entretien et de pièces, le tableau de suivi du propriétaire, ainsi que les rapports d'expertise suisses. Les principales interventions retrouvées sont synthétisées ci-dessous.

Date	Kilométrage	Intervention documentée
06.1999	51'003 km	Préparation au contrôle: réfection du train avant, étriers et flexibles avant, croisillons, support de boîte, pneus avant, moteur d'essuie-glace, fuite d'huile et filtre.
02.2001	51'232 km	Acquisition auprès de Touring Garage AG.
08.2001	51'343 km	Alternateur et régulation, bougies, contrôle des compressions, allumage, carburateur et alimentation en carburant.
2003-2004	-	Volant, moyeu et accouplement de colonne; ajustement de l'échappement, étanchéité du thermostat, boîtier de direction, huile moteur et refroidissement.
08.2010	53'516 km	Vidange moteur, graissage direction/suspension, montage et équilibrage des roues.
06.2012	-	Remplacement des quatre amortisseurs, paquet de lames arrière et silentbloc avant du pont; intervention sur les ressorts avant; pièces et consommables documentés.
05.2016	-	Huile de pont 75W-90 synthétique et additif.
05.2019	-	Liquide de frein, ressorts avant, fluides moteur/boîte/pont et contrôle général documentés dans le dossier de factures.
09.2022	57'524 km	Contrôle périodique réussi avec signature au Centre d'expertises d'Orpond.
08.2026	58'071 km	Relevé photographique du véhicule, de l'habitacle, du moteur, des plaques et des références moteur-boîte-pont; concordance mécanique documentée. Inventaire photographique du lot de pièces et de documentation technique.

Les factures originales et justificatifs détaillés peuvent être consultés séparément. Les montants cumulés ne sont volontairement pas présentés comme une valeur ajoutée automatique: ils attestent avant tout du suivi du véhicule.

Pièces de rechange et éléments de restauration

Un lot conséquent de pièces neuves ou conservées accompagne le projet du véhicule. Il comprend notamment des composants destinés à la boîte Muncie, au pont, au moteur, à la suspension et à l'installation électrique. Ce lot constitue un avantage pratique pour la remise en état et permet de conserver avec la voiture des références adaptées au millésime.

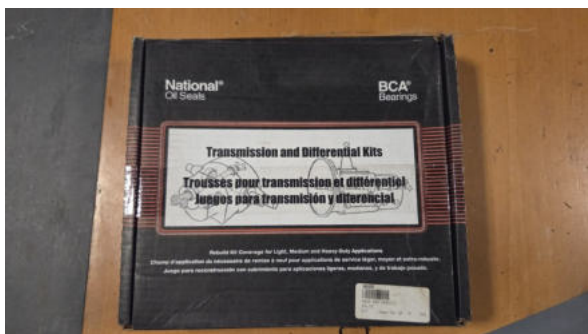
Boîte Muncie	Kit de réfection Corvette Central 4 rapports, réf. 532576, annoncé pour 1965-1975; roulements, bagues, joints et composants visibles.
Transmission / pont	Kit National/BCA et ensemble de roulements, cages, joints et consommables Federal-Mogul et Torrington.
Moteur Big Block	Pochette complète de joints Fel-Pro FS 8180 PT-9, indiquée pour applications Chevrolet Big Block 396/427/454.
Suspension arrière	Deux tirants avec rotules, bagues, axes et quincaillerie de montage photographiés avec leurs schémas.



Kit de réfection Muncie 4 rapports - réf. 532576



Contenu visible du kit Muncie et éléments complémentaires



Kit de roulements et joints National/BCA



Roulements et joints Federal-Mogul / Torrington



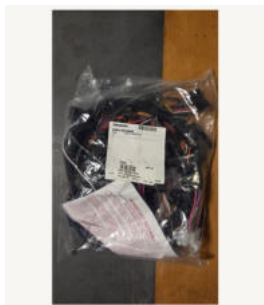
Pochette complète de joints moteur Fel-Pro FS 8180 PT-9



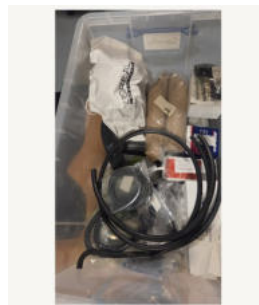
Éléments de suspension arrière et quincaillerie

Électricité et documentation technique

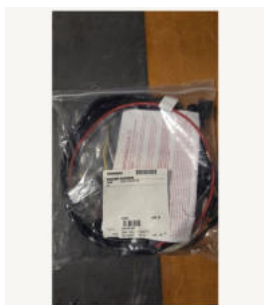
L'inventaire comprend également plusieurs faisceaux électriques spécifiques à la Corvette 1968, diverses pièces d'allumage et durites, ainsi qu'une bibliothèque technique étendue. Les références visibles sont reproduites ci-dessous afin que l'acquéreur puisse identifier rapidement les éléments disponibles.



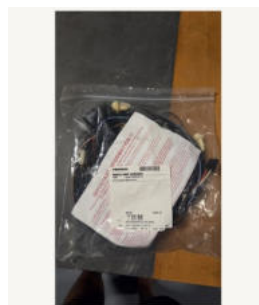
Faisceau principal de tableau de bord VMA6800 - Corvette 1968



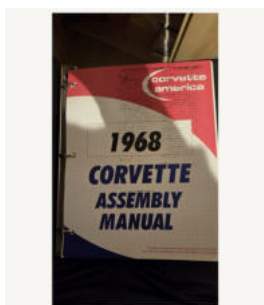
Lot complémentaire: durites, allumage et petites pièces



Faisceau moteur VIG6800 - Corvette 1968



Faisceau arrière VRH6800 avec fibres optiques



1968 Corvette Assembly Manual - exemplaire relié



1968 Corvette Assembly Manual - documentation d'atelier



Bibliothèque de manuels d'entretien, restauration et réglage

Inventaire établi d'après les éléments photographiés le 24 août 2026. L'état, la complétude et l'affectation exacte de chaque composant devront être vérifiés lors de la remise du véhicule; les emballages et références visibles sont conservés comme éléments d'identification.

Situation connue et transparence du dossier

Atouts documentés

- Version recherchée: première année C3, cabriolet, Big Block 427 L36 et boîte manuelle.
- Moteur et boîte documentés matching numbers par le numéro dérivé 18S400328 concordant avec le VIN.
- Pont arrière AZ 3.55 Heavy Duty Positraction 427, daté et documenté comme conforme à l'origine.
- Statut de véhicule vétérane en Suisse et expertise périodique réussie le 27.09.2022.
- Propriété actuelle depuis 2001, avec faible progression du compteur documentée.
- Factures d'entretien, historique de contrôles et nombreuses photographies disponibles.
- Lot documenté de pièces de rechange et de restauration, comprenant notamment des kits mécaniques, des faisceaux électriques spécifiques 1968 et une bibliothèque technique.
- Présentation extérieure brillante, habitacle complet et compartiment moteur soigné selon les clichés du 23.08.2026.

Particularités à annoncer clairement

- La teinte rouge actuelle n'est pas la teinte d'origine: la plaque indique le code 983 British Green.
- La partie avant a été modifiée et ne présente plus les pare-chocs chromés d'origine.
- Une pompe à carburant électrique a été installée; la pompe mécanique n'est plus utilisée.
- Les 2e et 4e rapports peuvent occasionnellement sortir au frein moteur; contrôle du réglage puis révision de la boîte à prévoir selon diagnostic.
- De légers suintements d'huile et de liquide de refroidissement sont signalés; la batterie était annoncée en attente de remplacement au relevé du 23.08.2026.
- Le rapport 2022 mentionnait des remarques mineures concernant notamment le compte-tours, la ventilation, le montage des essuie-glaces et le panneau de porte avant gauche; à réaliser.

Documents disponibles

Immatriculation	Permis de circulation suisse émis le 17.10.2024 - statut vétérane
Expertise	Rapport officiel du 27.09.2022
Entretien	Dossier consolidé de factures et tableau de suivi au format LibreOffice Calc
Technique	Notes de références et photographies d'identification moteur-boîte-pont
Pièces et manuels	Inventaire photographique des pièces de rechange, faisceaux, kits mécaniques et documentation de restauration
Iconographie	Reportage photographique 2026 et documentation d'époque

La Corvette 1968 dans son époque

Lancée pour l'année-modèle 1968, la troisième génération de Corvette reprend les lignes spectaculaires du concept Mako Shark II. Le millésime combine une carrosserie entièrement nouvelle avec le châssis et les suspensions indépendantes éprouvés de la génération précédente. La version 427 L36 de 390 hp figure parmi les configurations emblématiques de cette première année.

Did you expect anything less from The Leader?

Anything less than an astonishingly beautiful sports car seven inches longer and nearly two inches lower, with windshield wipers concealed by a power-operated cowl, rear deck spoiler and high-backed bucket seats. Anything less than Astro Ventilation, a new air-intake and pressure-relief system. Anything less than four-wheel disc brakes and fully independent suspension. Anything less than V8s you order up to 435 hp. Anything less than new security features like side marker lights and many more. The '68 Corvette Sting Ray. What else would you expect from Chevrolet?

CHEVROLET



'68 Corvette

Publicité Chevrolet d'époque pour la Corvette 1968

Driving Impressions



In the days of the big block, party talk was usually about how fast your car could do the quarter-mile. In the fuel-injected world of today, though, things like handling, braking, and structural integrity have worked their way into the conversation. Whether we've lost or gained for it all is a personal decision.

I do know, by coming straight from the wheel of a 1966 Corvette 232 to the '68 big block, that the old 'Vette comes from a world long gone. Where the current model is light, solid, and resoundingly quick, the '68 is loose, willowy, and blindingly fast — at least on straight pavement.

At anything above a mild clip, each turn entered in the '68 is a workout for the elbows, eyes, and nerves. Its nose-full of engine plows merrily on until you literally snap it away from dead center. Then, once committed, you're left to herd the car back and forth, back and forth, until finally the road appears more or less between the fenders again. Then nail the gas and BAM! You're making up whatever time you lost, and darn fast.

Driving twisty roads in the big block Corvette is like cutting cantaloupe with a cleghammer — an intelligent solution, but one that certainly gets the job done. The same is true for its performance in traffic. Head from the engine bay percolates the driver's toesies, the stiff controls make your right arm and left leg ache, and keeping a constant eye on the temperature gauge keeps your nerves on edge. You do, however, get where you're going before anyone else.

Of course, the big block was never meant to be driven in the real world. Even the power-hungry enthusiast press came right out and said it: Get a small block if you want a car. Get a big block if you want America's #1 toy. In all fairness, though, a number of two-liter foreign jobs will bolt toes and geyse as quickly as the seven-liter 'Vette. And its bendable body and hunt-and-peck suspension are indicative of all '68-era convertibles, not just this one. (Unfortunately, its brakes are, well, as the saying goes, you don't buy a Corvette to slow down.)

Some parts of the car are simply excellent. The non-adjustable seats are comfortable and give lots of support. The telescoping wheel is handy. And the four-speed manual transmission is particularly fine — with short, quick throws, it rewards a firm hand with the sound and feel of gears meshing into place.

And then, of course, there's the acceleration. Most people accept that the big block Corvette was merely Chevy's sacrifice to the quarter-mile gods. Thirteen-second drag times made up for a lot of sins in '68. The famous 427 engine is an amazing machine: it jacks the car ten degrees to the right, puts a goofy grin on the most stoic faces, and consumes pavement and fuel in magnificent great gulps. In many ways, the 427 makes this car too fast, too fast for its brakes, too fast for its tires, and too fast for most of its drivers. I have yet to hear one complaint, however.

When all is said and done, this is one car that really wants to cooperate. If the job is passing turnip trucks, the Corvette says "no problem." Two inches of toe travel and there's one less truck in your way. While you're often fighting with this car, rarely do you fight against it. It's as though driver and car are teamed up against a common foe — like one of those evil 90-degree turns.

Corvettes have always been cars that some people will love and others will hate. The 427 is no exception. An equal number of those praising its straight line performance will damn its jittery cornering. For every person who respects the innovation of its design, there's another whose eyes see just another model of the "14-year Corvette."

Whatever your own feelings on the big block may be, there's no denying that the folks who love it have ample grounds.

Essai d'époque: la Corvette 427 sur route

Les images ci-dessus sont des documents fournis avec le dossier; elles ne représentent pas le véhicule proposé.

Référence générale: General Motors Heritage Archive, Vehicle Information Kit - 1968 Chevrolet Corvette. Décodage particulier établi à partir des frappes photographiées, des notes techniques du propriétaire et des caractéristiques du véhicule.

Document destiné à l'évaluation et à la mise en vente.