

STREET Magazine



Event-Rückblick:

STREET MAG SHOWS

„GREEN GIANT“

58er Chevrolet Impala



Okt./Nov. Nr. 5/2019

26. Jahrgang
€ 5,95 Inland D
€ 6,50 Österreich
€ 6,90 BeNeLux
Sfr 11,40 CH



Sex sells!



Cover-Star:

68er Plymouth Fury



SHOEBOX CUSTOM

49er Ford Sedan

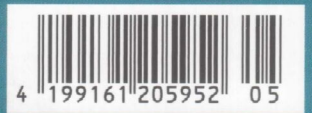


History:
American Motors
Station Wagons



Wilder Sechszylinder:
32er Chevy 5-window Coupe

H 13107



The Incomplete Impala



58er Chevrolet Bel Air Impala Hardtop Coupe * Uwe Blechinger, Neuenhagen, Brandenburg
Von Armin Kußler, Fotos: Patrick Meinhold, patrella.de

Der Eigner dieses schönen 58er Chevrolet Bel Air Impala verbrachte seine Kindheit in einem Teil Deutschlands, in dem es seinerzeit unmöglich schien, sich im Erwachsenenalter jemals den Traum von solch einem Fahrzeug erfüllen zu können. Heute – 30 Jahre nach dem Mauerfall – wissen wir längst, dass viele Autoenthusiasten jeglichen Alters schon zu DDR-Zeiten heimlich mit einem Fahrzeug aus US-Produktion liebäugelten. Und Uwe Blechinger wusste auch schon bemerkenswert früh, welches ihm davon am besten gefiel. Ausgelöst hatte seine Passion ein kleines Präsent der Verwandtschaft aus dem Westen.

arable



So wie er hier zu sehen ist, gab es Chevrolets Impala einzig im Modelljahr 1958

Im Jahr 1984, eine halbe Dekade vor dem Mauerfall, haben nicht wenige Bürger der Deutschen Demokratischen Republik sicher schon klammheimlich gehofft, dass eines Tages die gut gesicherte Grenze, die man 1961 zu bauen begonnen hatte und die nun bereits seit rund 23 Jahren die beiden deutschen Staaten teilte und deren Bürger separierte, wieder fallen würde. Obgleich es untersagt war, Westfernsehen zu schauen, verfolgten viele DDR-Bürger das Geschehen im Westen auf diesem Weg doch mit, und fast zwangsläufig stieß man dabei natürlich auch auf US-Filme und -Fernsehserien, in denen Fahrzeuge zu sehen waren, die hier damals noch unerreichbar schienen. Wo wir gerade bei dem Thema sind:

Interessanterweise wurde einer der großen US-Auto-Kultfilme, „Vanishing Point“ aus dem Jahr 1971, unter dem Titel „Grenzpunkt Null“ sogar offiziell in der DDR gezeigt – doch das nur deswegen, weil sich jener Film als ein geeignetes Mittel erwiesen hatte, ein negatives Bild von den Verhältnissen beim „Klassenfeind“ zu vermitteln.

Uwe Blechinger musste im Grunde genommen aber weder Westfernsehen geschaut noch erst „Grenzpunkt Null“ gesehen haben, um Gefallen an amerikanischen Autos zu finden. Denn die Westverwandtschaft schenkte ihm 1984 die lilametallicfarbene Matchbox-Miniatur eines 57er Chevrolet Bel Air im klassischen US-„Street Machine“-Look mit großen

Rädern, Sidepipes und einem Scoop in der nach vorne zu öffnenden „flip front“. Jener 57er Bel Air hatte es dem noch ziemlich jungen Uwe dann derart angetan, dass er zum Lieblingsstück unter seinen Spielzeugautos wurde. Hinzu kam allerdings, dass Uwe Blechingers Eltern, die leidenschaftlich gerne Motorrad fahren, auch bereits ein Faible für Rock-and-Roll-Musik hatten. Uwes erstes US-Fahrzeug wurde dann viel später, lange nach der Wende, auch tatsächlich ein Chevrolet – allerdings kein Bel Air, sondern ein Camaro des Modelljahres 1982, also ein Exemplar aus dem Debütjahr der bis 1993 produzierten dritten Generation. Nun hat solch ein Camaro zwar schon aufgrund seines selbst heute noch nicht unmodern wirkenden und als gelungen zu bezeichnenden Designs durchaus seine Reize.

Aber gerade deswegen konnte er für jemanden, der ein Faible für die Musik und den Lifestyle der 50er-Jahre hegte und der eben auch bereits in der Kindheit großen Gefallen am zuvor erwähnten 57er Bel Air Sport Coupe gefunden hatte, auf die Dauer nicht das geeignete US-Fahrzeug sein. Immerhin kam für Uwe mittlerweile aber doch auch eine Alternative infrage: ein „Bel Air Impala Sport Coupe“ des Modelljahres 1958. Schon weil es sich hier automobilhistorisch um eine Besonderheit handelt, wollen wir kurz auf die Geschichte dieses Modelltyps eingehen. Um Ausnahmefälle handelte es sich bei den 58er-Chevrolet-Modellen schon ganz allgemein. Denn selbst in der US-Autoindustrie, die früher mitunter bereits nach wenigen Jahren eine völlig neue Fahrzeuggeneration auf den Markt brachte, galt es als sehr ungewöhnlich, dass man eine Generation nur ein einziges Modelljahr lang – in dem Fall 1958 – fertigte. Ganz so geplant war es allerdings auch nicht. Ursprünglich sollten die Nachfolger der zum 55er-Jahrgang debütierten Chevrolet-Pkws nämlich schon zum Start des Modelljahres 1957 auf dem Markt sein. Die Arbeiten daran verzögerten sich aber so weit, dass man dem Vorgänger notgedrungen ein zweites Design-Update nach jenem von 1956 angedeihen lassen musste.

Buddy Holly & George Lucas

Ironie des Schicksals: Gerade jener aus der Not heraus geborene dritte 57er-Jahrgang der „Tri-Chevys“, wie man sie wegen ihrer drei Modelljahre mittlerweile längst nennt, wird von vielen bevorzugt, und dazu zählt eben auch Uwe Blechinger. Weil man zu der Zeit, als dann die 58er Chevrolets

Das nicht werksoriginale Grünmetalllic ergänzt sich gut mit der Colorverglasung und kontrastiert sehr schön mit dem Chrom



Passendes Volant von „Mooneyes“

bei den Händlern standen, wiederum bereits längst an deren Nachfolgern, den heute ebenfalls legendären 59er-„Bat Wing“-Chevrolets arbeitete, erfuhr die 58er Chevrolets natürlich auch kein Update mehr, und deren Produktion wurde schon während des laufenden Kalenderjahres 1958 zugunsten der Nachfolger wieder eingestellt. Die nächste Besonderheit am 58er-Jahrgang war, dass man hier anlässlich des 50-jährigen Bestehens des General-Motors-Konzerns eine Sonderausführung des „Bel Air“ als

Flagschiff brachte, den „Impala“, welchen es nur als Convertible und als Hardtop-Coupé mit einem von den übrigen „Bel Air“-Coupés differierenden Design gab. Die Zusatzbezeichnung „Impala“ – tatsächlich handelte es sich im Debütjahr noch nicht um einen eigenständigen Modelltyp – stammte im Übrigen von einem Showcar aus dem Jahr 1956, das man wiederum nach der aus Afrika stammenden, besonders schnellen und sprunggewandten Impala-Antilope benannt hatte.

Eigentlich müsste es daher auch „die Chevrolet Impala“ heißen – wie „die Chevrolet Corvette“, „die Chevrolet“ oder „die Nova“. Aber „der Impala“ hat sich längst eingebürgert, und deswegen wollen wir hier auch keine Ausnahme machen. Die nächste Besonderheit an solch einem 58er Bel Air Impala ist, dass – obgleich es sich um die Flagschiffe des damaligen Chevrolet-Pkw-Programms handelte – hierfür jeder seinerzeit verfügbare Pkw-Motor von Chevrolet erhältlich war, vom „Blue-Flame“-Basis-Reihensechszylinder mit 145 bhp über 283er-„Turbo-Fire“-Small-Block-V8er (ca. 4,6 l) mit 185, 230 und 250

bhp (Letzterer hatte eine mechanische „Ramjet“-Benzineinspritzung der GM-Division „Rochester“) bis zu den für 1958 brandneuen 348er-„Turbo-Thust“-Big-Block-V8ern (ca. 5,7 l) der „W“-Serie mit 250, 280, 305 und 315 bhp.

Aber zurück zu Uwe Blechinger: Als der Automobilmechaniker aus dem brandenburgischen Neuenhagen nahe Berlin 2017 endlich mit der Suche nach dem lange ersehnten Bel Air begann, hielt er sowohl Ausschau nach dem ursprünglich favorisierten 57er Sport Coupe als auch nach einem

Obwohl der Luxemburger Vorbesitzer bereits den Löwenanteil der Vorarbeiten erledigt hatte, gab es doch noch etliches an dem Impala nachzubessern

58er-Impala-Pendant. Das passte im Übrigen auch schon deswegen perfekt ins Bild, weil ein 58er Impala Sport Coupe mit einem 348er-Big-Block zum ersten (und letzten) Neuwagen der Rock-and-Roll-Legende Charles Hardin Holley alias „Buddy Holly“ wurde, welcher bekanntlich am 3. Februar 1959 gemeinsam mit „The Big Bopper“ J. P. Richardson und Ritchie Valens sowie dem noch sehr jungen Piloten Roger A. Peterson auf dem Flug zu einem Auftritt beim Absturz einer einmotorigen



Eigens angefertigtes, weißes Interieur



1958 verwendete man erstmals Doppelscheinwerfer



„Beechcraft Bonanza“ ums Leben kam. Darüber hinaus spielte – die Fans wissen es natürlich – ein 58er Impala Sport Coupe auch eine tragende Rolle in dem 73er-Kultfilm „American Graffiti“, welcher dem US-Drehbuchautor, -Regisseur und -Produzent George Lucas überhaupt erst die nötigen Geldmittel brachte, um sein „Star Wars“-Filmprojekt zu verwirklichen.

Der Weg zum Traumauto

Als sollte es vielleicht doch eher so sein, wurde es dann auch bei Uwe kein 57er Bel Air, sondern jener 58er Impala, den wir hier zeigen. Die Historie dieses Exemplars liegt zwar weitestgehend im Dunkeln. Aber so viel ist klar: Der Vorbesitzer war ein Luxemburger, welcher das Hardtop-Coupé vor etwa zehn Jahren

restaurieren und neu lackieren ließ. Wie dieses Exemplar ursprünglich einmal ausgestattet war, das dürfte allerdings ebenfalls nur schwer nachzuvollziehen sein, da die „Vehicle Identification Number“, kurz „VIN“, darüber kaum Aufschluss gibt. Fest steht lediglich, dass es sich hier ab Werk, welches in dem Fall im kalifornischen Oakland lag, um ein Achtzylinder-Modell mit dem Typcode „1847“ handelte (die Sechszylinder-Pendants trugen den Code „1747“). Demzufolge kann jeder der seinerzeit verfügbaren, zuvor aufgezählten V8-Antriebe verbaut gewesen ein. Anzunehmen ist aufgrund der Pedalerie auch, dass es sich schon werkseitig um ein Exemplar mit einem der zwei wählbaren Automatikgetriebe handelte: den „Turboglide“ oder den „Powerglide“. Jener Luxemburger Vorbesitzer hatte zwar auch bereits den Löwenanteil der Vorarbeiten geleistet, derer es bedurfte, den Impala in den Zustand zu versetzen, in

Der Impala ist mit rund 5,3 Metern Länge ein recht stattliches Fahrzeug. Mit entleerten Luftfedern wirkt er jedoch sogar noch gestreckter.



Drei Rückleuchten pro Seite blieben den Impalas vorbehalten. Die Hutzen-Attrappe über dem Heckfenster trug aber natürlich nur das Coupé.



Die Linienarbeiten auf dem Kofferraumdeckel und im Interieur stammen von „Mr. G.“



welchem er hier zu sehen ist.

Perfekt geraten ist das Ganze jedoch nicht, worauf wir gleich noch zurückkommen. Unter anderem ist das Coupé in einem unbekanntem Grünmetallic-Ton neu lackiert worden, und das ursprünglich dreifarbiges Interieur wurde größtenteils mit weißem Echtleder bezogen. Anstelle des ursprünglichen Antriebsstrangs trat ein wesentlich jüngerer, um 0,03 Zoll (ca. 0,76 mm) aufgebohrter 350er-Chevrolet-Small-Block-V8 (ca. 5,7 l), der seitdem 355 Kubikzoll (ca. 5,8 l) misst und seine Kraft über eine TH350-Dreigangautomatik an die Hinterräder weiterreicht. Zudem wurden die ursprünglichen Schraubenfedern im Chassis, von denen der Impala werkseitig vier hatte, gegen Federbälge getauscht, die Teil eines dreistufigen Luftfedersystems von „AccuAir“ sind. Im Übrigen gab es für die 58er Chevrolets schon ab Werk eine optionale „Level Air“-Luftfederung, die jedoch als defektanfällig galt und nicht selten nachträglich gegen reguläre Federn getauscht wurde. Nachdem Uwe den Impala gekauft hatte, galt es dann aber trotz der umfangreichen Vorarbeiten, noch etliches an dem an sich schon sehr schönen Fahrzeug nachzubessern. Zunächst wurden im Jahr 2018 der Tank erneuert, die Scheibengummis überarbeitet und die Auspuffenden verchromt.

In diesem Jahr wurden dann sämtliche Chromteile und die Bremsen hinten erneuert. Hinzu kamen



Als Antrieb dient ein jüngerer, auf 355 ci gebohrter 350er-Chevrolet-Small-Block-V8

Nacharbeiten an Karosserie und Lackierung sowie der Austausch etlicher Verschleiß- und Kleinteile. Einige Dichtungen sind dabei von Hand nachgefertigt worden. Besonders ärgerlich waren aber vor allem von außen nicht erkennbare Schwachstellen in der Elektrik (sogar einen Kabelbrand in der Nähe der Lenksäule gab es), bei deren Behebung Harald und Thomas Bauer von „B&B CartechniC“ in Berlin-Hohenschönhausen Uwe ebenfalls hervorragende Dienste geleistet haben. Ihnen ist es auch zu verdanken, dass der Impala inzwischen absolut zuverlässig läuft – und der einstige Chevrolet-Werbeglossan „The Incomparable Impala“,

zu Deutsch „Der unvergleichliche Impala“, wirkt angesichts dieses besonders schönen Exemplars heute auch keinesfalls übertrieben. Gemeinsam mit seiner Frau und seinem Sohn, welche die Begeisterung für die 50er-Jahre, die entsprechenden US-Cars und -Bikes und den Rock and Roll teilen, ist Uwe mit dem Impala viel unterwegs zu Treffen. Überhaupt ist er in Sachen US-Cars vollends auf den Geschmack gekommen: Nicht nur, dass Uwe alltäglich einen 2015er Dodge Challenger SRT fährt, den Fuhrpark ergänzte kürzlich auch noch ein 68er Chevrolet C10 Cheyenne Pickup. Ja, so ist das mit den US-Fahrzeugen und ihren Freunden: Nicht selten gesellen sich früher oder später noch weitere hinzu. **S**

Von einem solchen US-Car hat Uwe schon zu DDR-Zeiten als Kind geträumt. Ursprünglich war aber ein 57er Bel Air sein Favorit.



Technische Daten / Infos

Chevrolet Bel Air Impala Hardtop Coupe 1958

Chassis:

„Safety-Girder“-X-Rahmen; Vorderachse: oben und unten Dreiecksquerlenker, AccuAir-Luftfederbälge, Teleskopstoßdämpfer, Servolenkung, nachgerüstete Scheibenbremsen; Bremskraftverstärker, AccuAir-Luftfedersystem mit drei Stufen; hinten: Starrachse (Serien-Differenzialübersetzung 3,36) mit Trommelbremsen an Four-Links, AccuAir-Luftfederbälgen und Teleskopstoßdämpfern; Räder: verchromte 15-Zoll-Stahlfelgen mit Weißwandreifen BF Goodrich 215/70 R15 97H

Antrieb:

Chevrolet-„Turbo-Fire“-Small-Block-V8, 355 ci (ca. 5,8 l), Bohrung/Hub: 90,49 x 100,01 mm (350er-Block mit um 0,03 Zoll [ca. 0,76 mm] erweiterten Bohrungen), 1 x 600-cfm-Edelbrock-Vierfachvergaser, Edelbrock-Performer-Ansaugbrücke, Edelbrock-Luftfiltergehäuse und -Ventildeckel (verrippt), elektronische MSD-Zündung, originale Krümmer, Doppelrohrauspuffanlage mit Ausgängen vor den Hinterrädern; Getriebe: GM-TH350-Turbo-Hydramatic-Dreigangautomatik

Karosserie:

Zweitüriges Hardtop-Coupé (Modelltyp „1847“), unmodifizierte Stahlblechkarosserie mit dem Rahmen verschraubt, „E-Z-Eye“-Colorverglasung; Farbe: Dunkelgrünmetalllic (Farbcode nicht bekannt) mit Pinstripe-Arbeiten von „Mr. G“ auf dem Kofferraumdeckel

Innenausstattung:

Neu angefertigtes Lederinterieur in Weiß, Armaturenräger (mit Pinstripe-Arbeiten von „Mr. G.“) und diverse Teile des Interieurs in Wagenfarbe, schwarzer Teppich, Mooneyes-Custom-Lenkrad mit Kranz in grünem Glimmer, Automatikwählhebel an der Lenksäule mit Tiki-Knauf in Grün

Zahlen:

Maße (Länge x Breite x Höhe): 5.311 x 1.974 x 1.476 mm, Radstand: 2.985 mm, Spurbreite: vorne und hinten 1.486 mm, Leergewicht: ca. 1.570 kg; Tankinhalt: ca. 76 Liter; Stückzahl (alle 58er Bel Air Impala Sport Coupes mit 6-Zyl. und V8): 125.480 St.; Neupreis (Basis-V8-Modell): \$ 2.693

Special thanks to:

Meine Frau und meinen Sohn, welche die Begeisterung für die 50er-Jahre, US-Cars, -Bikes und Musik mit mir teilen, Harald und Thomas Bauer von B&B CartechniC für das Finden und Beheben der eher unsichtbaren Probleme des Fahrzeugs