

**Technische Daten
Chevrolet Bel Air
Sedan 4-door 1959**

Motor:

"High Thrift Six":
235,5ci/3.859 ccm Hubraum,
Bohrung/Hub
90,42x100,08mm, Verdich-
tung 8,25:1, 6 Zylinder in
Reihe, hängende Ventile mit
Stößstangen und Kipphebeln,
seitliche Nockenwelle, 135
bhp bei 4.000 U/min,
max. Drehmoment 30 SAE
mkg bei 2.200 U/min,
spez. Leistung 35,5 SAE
PS/Liter, 1 Einfach-Vergaser
Rochester.

Getriebe:

Mech. 3-Gang-Getriebe,
2. u. 3. Gang synchronisiert,
Schalthebel am Lenkrad,
Achsuntersetzung 3,36:1,
Wahlweise mit Warner
Schnellgang, Achsunterset-
zung 4,11:1.

Aufbau und Fahrwerk:

X-Rahmen mit Kastenträ-
gern, vorn Einzelradaufhän-
gung mit Trapez-Dreiecks-
querlenkern und Schrauben-
federn, hinten Starrachse mit
Schraubenfedern, Längs-
schubstreben und Panhard-
stab, vorn Kurvenstabilisator,
vorn und hinten hydr. Tele-
skop-Stoßdämpfer, Reifen
7,50-14.

Maße:

Länge/Breite/Höhe:
535,4/205/142cm
Radstand: 302cm; Gewicht:
ca. 1.730kg
Tankinhalt: 76 Liter; Wende-
kreis: 12,4m

Grundpreis 1959: 2.440\$
Stückzahl 1959: 447.100
(alle Bel Air)

Adressen:

Lackierung: Wenger Caros-
serie, Klingenthalstr.77,
CH-4057 Basel, Tel.0041-
61-6869900
Interieur: Fluri Autosattlerei,
Steinackerstraße, CH-4625
Basel, Tel.0041-62-3930861
Elektrik: Hecht Autoelektrik,
Oberwilerstr.15a,
CH-4106 Therwil,
Tel.0041-61-7211414



Ein ganz besonderer 59er:
BelAir Sedan 4-door

**Chevrolet Bel Air Sedan
4-door 1959,
Philip Gutzwiller,
Oberwil/Schweiz**

Mit der kompletten Impala-Serie wurden die BelAir ab 1959 zur zweiten Geige degradiert - was sie allerdings keinesfalls reizloser macht!

Schön, wenn man in der Schweiz lebt und ein original "GM Suisse"-Fahrzeug findet. Die legendären "Bat Wings" und die Tropfen-Lichter sind allein schon ein Grund für die Faszination der 59er Chevys. In Philips Fall war der Chevy über 200.000 km gelaufen und stand in der Zeitschrift "Fundgrube Spezial" für 20.000 sfr. zum Verkauf. Vielleicht etwas zu viel?

Die Bescherung war groß. In einer zweijährigen Aktion mußte der BelAir total demontiert und 100% restauriert werden. Chassis, Fahrwerk und Aufhängungsteile sind verzinkt, pulverbeschichtet und versiegelt worden. "Es gab bei diesem Auto nur Besonderheiten", erzählt Philip, der noch nie zuvor ein Auto restauriert hatte. "Mir blieb wirklich nichts erspart. Viel Flexarbeiten am Chassis, aber vor allem die Karosserie war der



Dafür würden
Fifties-Fans alles tun:
unglaubliches 59er Heck!

reinste Mürbeteig. Alle Komponenten ließ ich Strahlen (ein Gemisch aus Urin und Maisschrot), wonach die Lackierung neu aufgebaut wurde. Der Kofferraumboden und beide Schweller wurden neu angefertigt. Weil die Kotflügel an den Radkästen festgeschweißt waren, mußten hier sogar Neuteile her. "Klar, dass alle Gummis und Lager ersetzt wurden und alles, was ging, zum Galvaniker zwecks Verzinken kam. "Das allein wär schön genug gewesen", weiß er, "aber der Motor musste komplett überholt werden, und Getriebe und Hinterachse konnte ich wegwerfen."

Der Tatsache, dass Philip die vereinfachte BelAir Version mit 6-Zylinder und mechanischem 3-Gang-Getriebe auch optisch nahezu original und vor allem sehr geschmackssicher restauriert hat, gebührt viel Lob, denn viele stricken ein solches Auto auf Impala um. Kleine Modifikationen aber sind erlaubt. Passend zur originalen und nur aufgepolsterten Innenausstattung gehört ein blauer Kunststoffboden - hier liegt heute ein Teppich.

Und die normal in Wagenfarbe lackierten Felgen mit den kleinen Radkappen stehen dem Auto lange nicht so gut wie solche in Schwarz mit den großen Impala-Kappen.

Viel Mühe gab sich Philip mit den Details: Ein Sony CD-Player sitzt im Handschuhfach, der 10-fach Wechsler im Kofferraum und die Lautsprecher unter (!) der Hutablage. Die Sealed Beam Lampen hat er durch H4 Licht ersetzt und als Wahnsinns-Eigenkonstruktion die Rücklichter auf 5-Glühbirnen-Lauflicht umgebaut. "Einen herzlichen Dank übrigens an Alex Hecht. Zum Vergaser: weil es keinen originalen Rochester mehr gibt, besorgte ich einen von Carter. Weiterhin wurde der Luftfilter von Ölbad auf Element umgebaut, weil ich sonst keine Klimaanlage unterkriegt." Klima? Die musste sein!

Was der BelAir am Ende gekostet hat, dürfen wir gar nicht schreiben. Eins aber scheint sicher: Einen besseren wird man in Europa kaum finden!

Der alte "Blue Flame Six" mit neuem Namen.
Hier hieß er "High Thrift".

Besser als neu: Kofferraum im Original-Look! Die Antennen sind zeitgerechtes Zubehör.

Selten: originale Innenausstattung. Der Himmel besteht aus hellblauem Alcantara. Gute Idee!

