

Den amerikanske sportsbilde drømmen

TEKST/FOTO: IVAR ENGERUD

Det ble ikke solgt én ny Chevrolet Corvette i Norge i 1964, men akkurat dette eksemplaret var i Norge vinteren 1965.



IKON: Corvette-årgangene fra 1963 til 1967 regnes som de vakreste av alle Corvetter, designet under ledelse av legendariske Bill Mitchell. Jon Grastos sølvgrå 1964 Coupé viser hvorfor.



GAMMEL DEMOBIL: Jon Grastos eksemplar er kjøpt fra Belgia, men den var i Norge allerede da den var ny som demonstrasjonsbil for GM Europa.



GRASIØS: GM hadde flirtet med rakettliknende design på sine Motorama-biler helt på slutten av 1950-tallet, og Corvette fikk mange av elementene fra 1963, det første året med Sting Ray Coupé.

Chevrolet Corvette ble utviklet som GMs svar på de stadig mer populære engelske sportsbilene som flommet inn over USA utover begynnelsen av 1950-tallet. Men det tok ikke akkurat av da den første årgangen ble lansert i 1953. Ambisjonen om å komme opp på en årlig produksjon på 10.000 biler, ble ikke nådd før kalenderen viste 1960. Heldigvis hadde ledelsen så stor tro på prosjektet at det ikke ble skrinlagt i de tøffe oppstartsårene.

Corvette-vekst

GMs satsing på Corvette nådde etter hvert også Europa, spesielt ved introduksjonen av 2. generasjon – eller C2 i Corvette-kretser. Da den helt nye 1963-modellen med "Split Window" coupéen kom, eksploderte salget til over 21.500, starten på flere tiår med suksess.

Til og med den norske importøren fikk inn sin første Corvette demonstrasjonsbil i 1963. Nå ble det ikke solgt noen nye eksemplarer til kunder her til lands det året, så GM Norge ble ikke pålagt å ta inn noen ny demonstrasjonsbil for 1964. Corvette var definitivt en bil for Amerika – kun ni av i alt 22.229 produserte 1964-

modeller ble solgt til Europa gjennom de offisielle kanalene. Noen flere fant sikkert veien over Atlanteren på andfre måter, men mange var det ikke. Ingen ble solgt til Norge, og selv i vårt sportsbilelskende naboland i øst ble det kun solgt én ny bil. Nå er situasjonen helt annerledes. Klassiske Corvetter er blant de mest populære importobjektene fra Statene, og i dag teller bestanden snart 30 eksemplarer, bare av 1964-årgangen. Totalt finnes omkring 2.000 eksemplarer av alle årganger, unntatt den første 1953-

modellen som vi fortsatt mangler. De fleste eierne er med i Corvette Club Norway som har vokst til omkring 900 medlemmer.

Belgisk funn

Jon Grastos 1964 Corvette Sting Ray får kanskje konkurranse om å være den aller fineste, men den er definitivt i en klasse for seg som den mest interessante i norsk sammenheng. Den har nemlig norsk historie – uten å ha vært solgt her.



ENTUSIASTISK EIER: Jon Grasto i Sarpsborg er visepresident i American Car Club of Norway.



SØLVPILEN: Linjeføringen er en blanding av myke former og sylskarpe linjer i en forførende kombinasjon.

”Den sto til salgs på www.mobile.de på nyåret 2001, og ved nærmere undersøkelser viste det seg å være en bil som var solgt ny i Belgia, gått lite og kun hatt én registrert eier siden den var ny. Fargekombinasjonen var heller ikke feil – sølvgrå med rødt interiør. Det gjorde meg ekstra interessert,” sier Grasto og viser meg så vel det originale belgiske vognkortet som andre unike detaljer på denne bilen.

Bilen ble bygget ferdig i USA før den ble sendt til GMs monteringsfabrikk i Antwerpen, hvor den ble konvertert til Europeiske spesifikasjoner. Endringene besto først og fremst i hvite parklys, radiatorlokk med tysk tekst og oversettelse av hovedpunktene i instruksjonsboken på eget vedlegg. Så ble den utstyrt med en egen chassisnummerplate som viste at den var spesifisert for ”General Motors Continental Antwerp”.

Europeisk demobil

Akkurat dette eksemplaret var bestilt av GM Europa for å benyttes til utstillinger og demonstrasjoner, samt at det var svært populært blant nøkkelpersoner i Europa-ledelsen som fikk bruke den. For å gjøre utstillingsbilen mest mulig tiltrekende ble den lakkert i sølv metallic med rødt skinninteriør, AM/FM radio og hvitside dekk, mens motoren er en 327 V8 på 250 hestekrefter. Den er utstyrt med 4-trinns manuell girkasse, servo-bremses og differensialspærre.

Blant de mange turene den ble sendt på var også en visitt til noen norske GM-forhandlere vinteren 1964/65. Etter endt tjeneste i GM-systemet ble den solgt til en merkeforhandler i Dendermonde i Belgia med navn Van Den Abbeele våren 1965. Han brukte den i ti år frem til 1975, da den ble satt til side helt frem til eieren døde i 2000. Arvingene solgte Corvetten til en forhandlerkollega, som tilbød den på det åpne markedet året etter. Det var



SPORTSLIG: Corvette var GMs svar på de mange engelske sportsbilene som begynte å bli importert på begynnelsen av 1950-tallet, og på mange måter USAs første virkelige sportsbilsatsing da den kom i 1953.5.



LEKRE DETALJER: Morgenlyset spiller sine svake stråler over detaljene på Grastos nydelige 1964-modell.



da Grasto slo til og fikk den tilbake til Norge. Denne gang ikke kun på et kort besøk, men for å få permanent oppholdstillatelse.

Fortsatt står kilometertelleren på vel 78.000 – det blir godt under 200 mil per år!

Entusiastisk eier

Eieren Jon Grasto i Sarpsborg er lidenskapelig bilentusiast med en forkjærlig-

het for amerikanske biler. Faktisk såpass at han etter 14 år i styret i dag er visepresident i American Car Club of Norway.

Til daglig er 48-åringen medeier og daglig leder i Profesjonell Mekanikk AS, som er leverandør til norsk elektronikkindustri.

Hjemme i garasjen finnes så vel ferdige biler som prosjekter i ulike stadier, blant annet HKH Kong Olavs tidligere 1958 Edsel. Den trenger ”noen” timers arbeid



ORIGINALT INTERIØR: Bilen har ennå ikke gått 80.000 kilometer, og interiøret er velholdt og urørt.

før den igjen er presentabel, og Grasto vet ikke om tiden strekker til, så interesserte kan bare ta kontakt...



LEGENDARISK: Sting Ray-navnet dukket først opp på Motorama-prototypen i 1959, og på produksjonsmodellene fra 1963.