

Bizzarrini GT Europa

Toskana – liebeliche Landschaften, famose Küche, überschätzter Wein, und Abgeordnete der Grünen, die über die globale Erwärmung fabulieren und, von Bodyguards bewacht, über die Techno Classica schlendern und sich nach aussichtsreichen Investments erkundigen. Automobilkonstrukteure oder -hersteller kommen einem nicht auf Antrieb in den Sinn, wenn man an die Toskana denkt. Italienische Automobile werden hingegen Turin zugeordnet, Mailand und natürlich den Städten am südlichen Rand der Po-Ebene, Bologna und Maranello. Doch eins der größten Talente unter Italiens Konstrukteuren kam aus Livorno in der Toskana, und einer der besten Sportwagen der kleinen Klasse entstand dort unter seiner Ägide. Ein Sportwagen mit Opel-Technik!

Der 1924 in Livorno geborene Giotto Bizzarrini begann nach dem Studium in Pisa 1954 seine Karriere bei Alfa Romeo. Nach drei Jahren wechselte er zu Ferrari, gemeinsam mit Carlo Chiti, der später für Alfa Romeo die Rennabteilung Autodelta aufbauen sollte. Beide waren maßgeblich an der Entwicklung des Ferrari 250 GTO beteiligt, und beide wurden gemeinsam mit weiteren leitenden Mitarbeitern im Herbst 1961 von Enzo Ferrari gefeuert.

Im Februar gründeten sie Automobili Turismo e Sport, ATS. Noch im Jahr 1962 verließ Bizzarrini das Unternehmen und machte sich als Konstrukteur selbständig. Beteiligt war er unter anderem an der Entwicklung des ursprünglich bei Ferrari entworfenen ASA Mille, auch der Motor des Lamborghini 350 GT soll auf ihn zurückgehen. Doch die Demütigung

durch Ferrari bestimmte sein Handeln offenbar stärker als die wirtschaftliche Vernunft: Bei Renzo Rivolta konstruierte zuerst den Iso Rivolta und dann den Grifo, beide mit GM-Technik. Im vom jungen Giorgetto Giugiaro gezeichneten Grifo saß der V8 – übrigens der V8, der später auch im Opel Diplomat verbaut wurde – weit hinter der Vorderachse, ungünstig für Wartungsarbeiten, günstig für die Gewichtsverteilung. Bizzarrini hatte bei der Entwicklung von vornherein den Rennsport im Blick und schaffte es zunächst auch, Renzo Rivolta als Geldgeber einzubinden. Montiert wurde der „zivile“ Grifo bei Bertone im Turiner Vorort Grugliasco, die Rennversion entstand in Bizzarrinis Heimatstadt Livorno. 1964 reichte es für einen Klassensieg und zugleich 14. Gesamtrang bei den 24 Stunden von Le Mans, doch längst



Bizzarrini GT Europa bei der Durchfahrtskontrolle der 2000 Kilometer durch Deutschland im Jahr 1997. Die Alufelgen stammen von Campagnolo

zeichnete sich ab, die Zukunft würde den Mittelmotorrennwagen gehören. René Bonnet in Frankreich und Colin Chapman in England (Lotus) waren die Pioniere, die italienischen Hersteller zogen nach.

Bizzarrini und Rivolta trennten sich, und der eigensinnige Ingenieur aus der Toskana nahm allein den Kampf gegen Ferrari auf, dessen Serienautos genug in die Kasse brachten, um den Sport zu finanzieren. Doch anstatt sich um eine gesunde wirtschaftliche Basis zu bemühen, baute Bizzarrini einen Mittelmotorsportwagen, den P538 – wieder mit V8 von GM. Nach den je nach Quelle 22 oder 30 Bizzarrini GT 5300 entstanden davon gerade vier. (Die Unklarheit beruht unter anderem auf der schwierigen Abgrenzung zu den bei Bizzarrini gefertigten Iso.)

Die Idee, einen erschwinglichen Sportwagen zu bauen, stammt wahrscheinlich nicht von Bizzarrini selbst, sondern von einem seiner Finanziers. Da der Motor nicht zu teuer werden

durfte, probierte der Konstrukteur zunächst den 1,5 Liter von Fiat aus, mit dachförmigen Brennräumen, aber nur drei Kurbelwellenlagern, und entschied sich schließlich für den brandneuen CIH von Opel, mit 1,9 Litern und für den Einsatz im Sportwagen auf 110 PS gebracht. Die

Leistung war für italienische Verhältnisse damals ordentlich, aber keineswegs sensationell – der 1,6 Liter in der Alfa Giulia leistete auch schon 98 bzw. 102 PS, in den sportlichen Coupé-Varianten sogar 112 PS. Was den Bizzarrini zur Sensation machte, war sein extrem niedriges



Hier von der anderen Seite aufgenommen. Die Ähnlichkeit zum Alfa Romeo 33 Stradale ist nicht zu übersehen



Der Blick auf das Heck zeigt, wie niedrig der GT Europa ist: nur 104 cm!



Ein weinroter Bizzarrini GT Europa, aufgenommen ebenfalls 1997, auf dem Salzburgring

Gewicht: Die 110 PS wirkten auf nur 650 Kilo! Möglich wurde das durch konsequenten Leichtbau, die Plastikkarosserie saß auf einem filigranen Rohrrahmen. Und sie sah nicht nur atemberaubend aus, sondern bot auch eine ausgefeilte Aerodynamik. Die weit ins Dach gezogenen Türen wirken auf den ersten Blick originell, sie zeigen aber bei näherer Betrachtung das Bestreben des Konstrukteurs auf, die Stirnfläche klein zu halten. Die große Heckscheibe endet in einem Heck mit Abrisskante. 1966 wurde der Bizzarrini 1900 GT Europa der Presse vorgestellt und erntete großes Lob. Noch fünf Jahre später verstiegen sich die Tester von Road & Track zur Aussage, das sei der GT, den Opel anstelle des GT hätte bauen sollen! Doch 1971 war der Automobilbau bei Bizzarrini längst Geschichte. Opel hat die Möglichkeit ernsthaft geprüft, den Bizzarrini über das eigene Händlernetz zu vertreiben, sich dann aber für die Entwicklung des GT entschieden. Dabei dürfte die winzige Kapazität von Bizzarrinis Fertigung in Livorno die ausschlaggebende Rolle gespielt haben: Viel mehr als zehn Autos sind nie zu sehen auf den wenigen Fotos, die von der Werkstatt erhalten geblieben sind. Dann war die Konstruktion des GT Europa in vielerlei Hinsicht nicht für eine

rationelle Fertigung und eine günstige Wartung geeignet. Niedriges Gewicht und gute Aerodynamik zahlten sich aus, immerhin 210 km/h Spitze gab Bizzarrini für den Europa an. Doch der Rohrrahmen unter der knappen Plastikhülle musste in Handarbeit gebaut werden. Für die Mehrleistung sorgen vor allem zwei Weber-Doppelvergaser, deren korrekte Einstellung viel Zeit benötigt. Die Einzelradaufhängung auch der Hinterräder an Querlenkern und Schraubenfedern, Scheibenbremsen rundum, ein eigens gegossenes Differentialgehäuse – im Detail betrieb Bizzarrini einen immensen Aufwand in einer Zeit, in der Leistung und Sportlichkeit für immer weniger Geld zu haben war. Noch 1960 galt eine Borgward Isabella mit 75 PS als Modell der oberen Mittelklasse, während 1967 ein Kadett Rallye mit 90 PS durchaus schon in Reichweite des Industriearbeiters lag. Bei Alfa Romeo gab es zwei Nockenwellen, fünf Gänge und vier Scheibenbremsen für weniger als 10.000 Mark, was einiges zum Exitus des englischen Sportwagens beigetragen hat – er kostete ähnlich viel, kam aber mit blattfederter Starrachse und zugigem Fetzendach daher. Es liegt auf der Hand, der Bizzarrini war tatsächlich der bessere GT – aber er hätte sich niemals zum Preis des GT bauen lassen.

Giotto Bizzarrini kümmerte sich selbst um den Verkauf, oder auch nicht. Die meiste Zeit verbrachte er auch nach dem Anlauf der Kleinserie 1966 immer noch als sein eigener Teamchef, unterfinanziert und vom Pech verfolgt. Ausgerechnet in den klagewütigen USA kam ein 5300 GT so unglücklich von der Rennstrecke ab, dass er einen VW Bus auf einer öffentlichen Straße rammte. Der Prozess trug zum Bankrott Bizzarrinis bei. 1969 endete die Produktion, in einer Zwangsversteigerung wurden die Reste verramscht. Darunter genug Ersatzteile, um nach dem Ende der Fertigung die Entstehung weiterer Autos zu ermöglichen. Möglicherweise haben mehr als die zwölf oder siebzehn Europa „überlebt“, die unter der Ägide von Giotto Bizzarrini entstanden sind. Die meisten in den USA, in die sie nie ab Livorno exportiert worden sind, zwei sollen sich heute in Belgien befinden, weitere Spuren führen nach Schweden, Frankreich und natürlich Italien. In Deutschland haben Mitglieder gleich mehrerer befreundeter Clubs, die sich um den Erhalt der Italo-Hybriden mit GM-Technik bemühen, über Monate unsere Recherchen unterstützt, aber keinen Europa für die Fotos auftreiben können. Deshalb bringen wir die Geschichte nun mit einigen Aufnahmen, die Wolfgang Krapp beigesteuert hat. Er schreibt dazu: „Die Bilder mit 97 im Namen habe ich 1997 bei der Durchfahrtskontrolle in Frankfurt bei der Deutschland 2000 aufgenommen. Sie sind vom Papier eingescannt, waren vorher auch nicht mit einer guten Kamera aufgenommen worden.“ Bizzarrini hat nach dem Konkurs noch mehrere Anläufe unternommen, als Autohersteller zu reüssieren. In die Serienproduktion gelangte keiner davon.

*Text: Stefan Heins *1662
Mit einem Dankeschön an Dieter Karbowiak *2438 für die Anregung und die Hilfe bei der Recherche
Fotos: Wolfgang Krapp *771*