

KLASSIK

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN VON

auto
motor
sport

Klassik

10/1997 DM 7,-



Gediegener Luxus für wenig Geld

Jaguar XJ 6



RESTAURIERUNG

VW Bus

Der Urahn aller Vans



FAHRBERICHT

Bizzarrini Strada

Die Ferrari-Alternative



FAHRBERICHT

Mercedes 540 K

Die Pracht der Dreißiger





Foto: Schmidt

Mischblut

► **Fahrbericht** Bizzarrini GT Strada 5300

Die gelungene Mischung aus italienischem Styling und amerikanischem Motorenbau machte den Bizzarrini zum Konkurrenten der Sportwagen-Elite von Ferrari und Maserati. ▹

Der Bizzarrini wurde zum schnellen Fahren gebaut, die Karosserie schmiegt sich zwecks geringen c_w -Werts eng an das Chassis



Innenraum mit knappen Sitzschalen und gewaltigem Mittelunnel



Die Felgen haben Zentralverschluss. Die zuvor montierten überbreiten Reifen hatten den Radlauf leicht beschädigt

Bizzarrini werden nicht gebaut, sie werden geboren“, schrieb Cesare De Agostini in der Zeitschrift „Autosprint“ vor 30 Jahren. Allerdings, laufen lernen müssen sie danach nicht mehr, denn das war allen Autos, die der Italiener Giotto Bizzarrini konstruierte, in die Wiege gelegt. Sie liefen sogar ausgesprochen schnell, man denke nur an den legendären Ferrari 250 GTO, den der findige Ingenieur geschaffen hatte.

1961 war Bizzarrini bei Ferrari ausgeschieden und landete nach einigen Zwischenstationen bei Renzo Rivolta. Dieser hatte sich entschlossen, neben Kühlschränken künftig auch heiße Öfen zu bauen.



Der Iso A 3 C, präsentiert auf dem Turiner Salon 1963

Das erste Auto, das Rivolta unter dem Namen Iso herausbrachte, entsprach dieser Vorgabe noch nicht. Es war die Isetta. BMW kaufte die Lizenz und machte den Kleinwagen weltberühmt. Für Rivolta bedeutete dies die finanzielle Grundlage für den geplanten Bau eines Sportwagens.

Bizzarrini schuf ein Chassis aus geschweißtem Stahlblech mit vorderer Einzelradaufhängung und hinterer De Dion-Achse. Bertone steuerte die Karosserie bei, und unter die Fronthaube kam ein amerikanischer Achtzylindermotor. Der Iso Rivolta war geboren.

Der zweite Wurf des Duos Bizzarrini/Rivolta war der Grifo. Während Rivolta sich auf die sportlich-luxuriöse Ausführung Grifo A 3 L konzentrierte, hatte Bizzarrini aus eigenem Antrieb daraus die Version

A 3 C abgeleitet, wobei das C für Competizione steht.

Bizzarrini begeisterte sich für den Rennsport und war davon überzeugt, daß Erfolg im Motorsport die beste Reklame sei. Rivolta teilte diese Auffassung nicht, und so trennten sie sich 1963. Doch der aufregend karosierte A 3 C lebte weiter.

Ab 1966 verkaufte Bizzarrini Autos unter eigenem Namen. Die in wenigen Exemplaren gebaute Straßenversion des A 3 C hieß nun Bizzarrini GT Strada 5300, aber es blieb ein kompromißlos zum Schnellfahren gebautes Auto.

Die mit 1,11 Meter Höhe ultraflache Karosserie mit ihrem filigranen Dachaufbau und



Prototyp für einen Spider auf Basis des Bizzarrini Strada

den geschwungenen Kotflügeln schmiegt sich so eng an das Chassis, daß in den Radhäusern nur wenig Platz ist.

Wer ein zu üppiges Reifenformat wählt, riskiert, daß beim Einfedern das Aluminium der Karosserie Schaden nimmt oder beim Lenkeinschlag die Räder die Auspuffspitze berühren, die sich in Richtung Schweller windet.

Von Perfektion verwöhnte Mercedes- oder Porsche-Fahrer werden über solche Details nur den Kopf schütteln, aber der Bizzarrini war und ist kein langweiliges Alltagsauto, sondern ein Abenteuer, das Spaß und jede Menge neuer Erfahrungen bereithält.

Letzteres trifft bereits beim Einsteigen in die Flunder zu, denn die dazu nötigen Bewe-

Kurzgeschichte

1962: Erste Pläne für den Iso A 3 C

1963: Im November auf dem Turiner Salon Präsentation des Iso A 3 C Grifo mit genieteteter Alu-Karosserie, gebaut bei Piero Drogo in seiner Firma Carrozzeria Sports Car in Modena

1964: Privater Einsatz eines A 3 C beim Zwölf-Stunden-Rennen in Sebring, am 31. Mai Start mit Werksbetreuung beim 1000 Kilometer-Rennen am Nürburgring, 14. Platz bei den 24 Stunden von

gungsabläufe müssen durchdacht werden. Nur wer die Gabe besitzt, seinen Körper verwinden zu können wie ein Fakir, kann beim althergebrachten Schema bleiben.

Nach diversen Versuchen stellte es sich als optimal heraus, den Innenraum mit dem Hinterteil voran zu entern. Man rutscht über den breiten Schweller, in dem auch ein Teil des Benzinvorrats gluckert, zieht die Beine nach und verstaute sie in einem engen Tunnel. Gleichzeitig gleitet der Po in die spartanische Sitzschale.

Nun liegt man eingemauert zwischen einem überdimen-



Boxenstopp beim Renneinsatz am Nürburgring 1965

Le Mans trotz Ausfalls

1965: Einführung des Modells Stradale, Karosserien entstehen bei BBM in Modena, der Bootshersteller Vincenzo Catarsi baut einige Kunststoffkarossen für die Rennversion America, die auch hinten Einzelradaufhängung hat; Bau eines Prototyps mit Spider-Karosserie, zwei weitere offene Bizz entstehen später; diverse Renneinsätze, darunter Klassensieg bei den 24 Stunden von Le Mans

1966: Die Straßenversion heißt nun Bizzarrini GT Strada 5300, Ende des Jahres Einstellung der Renneinsätze, Bau eines Einzelstücks mit Siebenliter-Ford-Motor, genannt Nembo

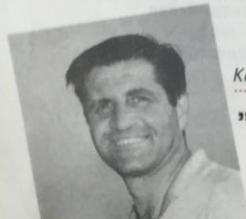
1968: Strada eingestellt

1969: Ende der Firma Bizzarrini

sionalen Mittelunnel und der Tür, „ein Gefühl wie in einem Sarg“, meint Bizzarrini-Besitzer Peter Beyeler aus der Nähe von Bern. Das mag vielleicht auch noch auf die Sichtverhältnisse zutreffen, doch kommt in einem Bizzarrini eindeutig mehr Freude auf.

Bevor der Spaß beginnt, müssen die Vierpunktgurte angelegt werden. Dann gleiten die Hände zum Holzkrans des steil stehenden Lenkrads. Der Blick schweift über die in Holz gefaßte Armaturentafel mit einer Sammlung kleinerer Rundinstrumente und einer sorgfältig ausgerichteten Kipp-schalter-Reihe, um dann beim Tacho innezuhalten: Der Meßbereich reicht bis 320 km/h - das klingt vielversprechend.

Der linke Fuß tastet nach der schwergängigen Kupplung, während die rechte Hand



Konstrukteur Giotto Bizzarrini

„Besonders schätzte ich die teuflische Beschleunigung“



Die vor über 30 Jahren entworfene Form wirkt auch heute noch sehr dynamisch



Die Ansa-Auspuffanlage sorgt für erstaunlich zivilen Sound



*Originell: Blinkerhebel in Chromrossette links am Armaturenbrett
Der V8-Motor wurde weit nach hinten gerückt*

zum Schalthebel greift, dessen Knopf die Größe einer Billardkugel hat. Doch so spielerisch wie ein Queue läßt sich der Schaltstock nicht bewegen. Die Gänge müssen mit Nachdruck eingelegt werden.

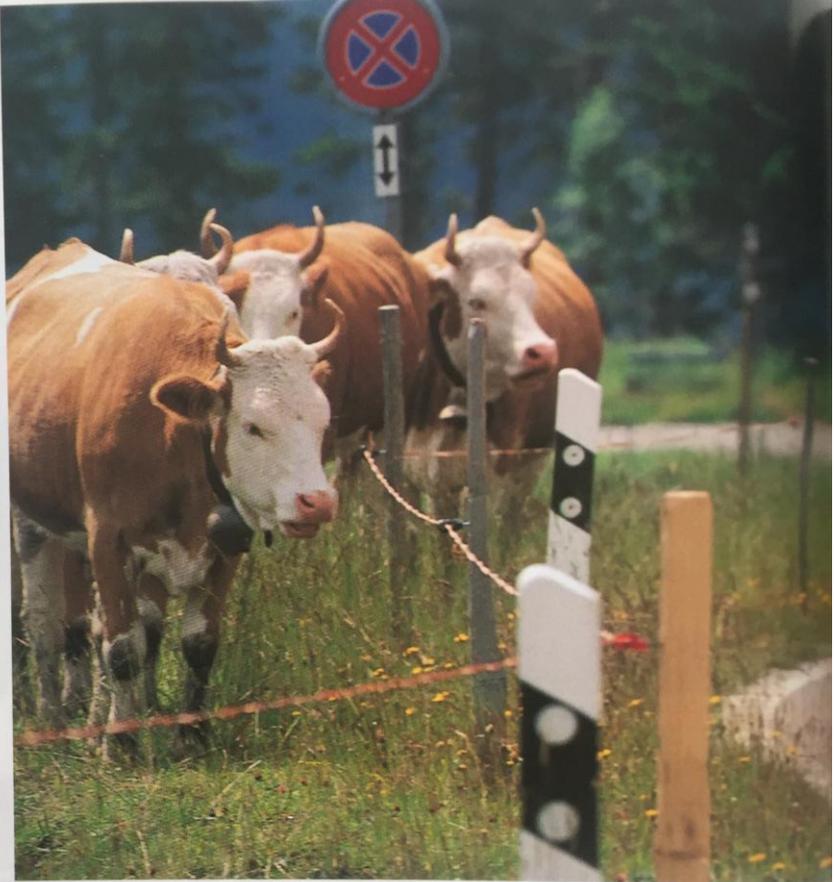
Wer nach Drehen des Zündschlüssels ohrenbetäubenden Lärm erwartet, sieht sich getäuscht. Den vier Endrohren des Bizz entweichen dunkle, aber in der Lautstärke sehr zivile Töne.

Bei der Geräuschquelle handelt es sich um einen 5,3 Liter großen Corvette-Motor mit acht Zylindern. Auf die Konstruktion eines Motors verzichtete Giotto Bizzarrini. „Ich hatte mit Ami-Motoren schon gute Erfahrungen im Iso Rivolta gemacht“, erzählt er.

Dennoch ist der Antrieb nicht ohne Feinessen. Bizzarrini hat den Frontmotor hinter die Vorderachse gerückt, so daß ein Mittelmotorauto mit günstigerer Schwerpunktage entstand. Für den Innenraum hatte das besagten großen Mittel-tunnel zur Folge sowie eine Klappe auf dem Armaturenbrett, durch die der Zündverteiler erreichbar ist.

Laut Werksangabe leistet der Motor mit einem Holley-Vierfachvergaser 365 SAE-PS. „Also etwa 320 DIN-PS“, schätzt Bizzarrini. Damit katalpultierte sich das Auto in die Klasse der Elite-Sportwagen von Maserati und Ferrari.

Durch den billigen Großserien-Motor war der Bizzarrini mit 49 000 Mark rund 4000 Mark günstiger als ein Ferrari 275 GTB/4, wenn auch bei weitem nicht so imageträchtig. In Deutschland wurden nur wenige Exemplare verkauft. Wie viele genau, daran erinnert sich Sabine Scheuermann aus Wiesbaden, deren Vater damals die Autos importierte, nicht mehr. „Ich weiß nur noch, daß wir die Wagen auf Achse überführten, und ich war fasziniert von



Der Bizzarrini kauert tief am Boden, in Kurven ist keine Seitenneigung der Karosserie erkennbar

der Lagerhalle, in der die Autos zusammengebaut wurden.“

Trotz der primitiven Produktionsstätte konnte es der Bizz mit dem Ferrari 275 GTB/4 aufnehmen. Die Beschleunigungswerte (null bis 100 km/h in 6,4 Sekunden) waren nahezu identisch. „Besonders schätzte ich die leichtgängige Lenkung, die teuflische Beschleunigung und die dank guter Aerodynamik enorme Spitze von bis zu 280 km/h“, schwärmt Bizzarrini. Selbst nach 30 Jahren ist der

Bizz den meisten Verkehrsteilnehmern überlegen. Im ersten Gang kann bei Leerlaufdrehzahl eingekuppelt werden, und wer dann Vollgas gibt, wird von unsichtbarer Hand in den Sitz gepreßt. Erst jenseits von 100 km/h muß wieder geschaltet werden. Sogar im vierten Gang beeindruckt die Spurtkraft, wenn man bei etwa 50 km/h das Gaspedal durchtritt.

Das gelungene Fahrwerk und der tiefe Schwerpunkt erlauben es, auch Kurven wie ein Tiefflieger zu durchreiten. Das Auto bleibt neutral, eine Seiten-

neigung ist kaum auszumachen. Nur in engen Biegungen wirkt das Auto unhandlich.

„Verbesserungswürdig waren nur die Bremsen“, erzählt Bizzarrini, doch dazu kam er nicht mehr. Aufgrund finanzieller Probleme mußte er 1969 die Firma schließen.

Sabine Scheuermann grübelt noch heute darüber, ob sie nicht vielleicht eine Teilschuld habe. Als Kind pflegte sie bei Visiten in Bizzarrinis Werkstatt in Livorno Kleingeld aus dessen Tasche zu stibitzen, um sich Eis zu kaufen.

Bernd Woytal



Bizzarrini-Besitzer Peter Beyeler

„Ich habe mir den Bizz gekauft, weil ich verrückt danach war“



GT Strada

Technische Daten & Fakten

Motor: Achtzylinder-V-Motor Corvette 327, Bohrung × Hub 101,6 × 82,55 mm, Hubraum 5354 cm³, Verdichtung 11:1, Leistung 365 SAE-PS, zirka 320 DIN-PS, bei 5400/min, max. Drehmoment 52 SAE-mkg bei 3500/min, zentrale kettengetriebene Nockenwelle, Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch Carter-, später Holley-Vierfachvergaser; Versionen mit vier Weber-Vergasern 45 DCOE/12 leisteten 405 PS, in einigen Quellen auch 420 oder 425 PS, laut Bizzarrini waren es 375 DIN-PS

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe

Karosserie/Fahrwerk: Mittragende Alu-

minium-Karosserie auf Kastenrahmen aus Stahlblech und Stahlrohraufbau, vorne Einzelradaufhängung mit Trapez-Dreieckquerlenkern und Schraubenfedern, Stabilisatoren, hinten De Dion-Achse mit Schraubenfedern, Längsschubstreben, Wattgestänge, vorne und hinten Teleskopdämpfer, Scheibenbremsen, Burman-Kugelumlauf Lenkung, Reifen vorne 6.00-15, hinten 7.00-15, am Fahrzeug von Peter Beyeler montiert 235/60.

Maße/Gewicht: Radstand/Länge 2450/4460 mm, Breite/Höhe 1760/1115 mm, Leergewicht 1370 kg

Fahrleistungen: Beschleunigung 0–100 km/h 6,4 s, Spitze je nach Achsübersetzung bis zu 275 km/h

Verbrauch: bis zu 30 Liter/100 km

Bauzeit/Stückzahl*: 1963 bis 1966 (Chassis B 201 bis 230), 29 Exemplare mit genieteter Alu-Karosserie als Competizione und Strada, davon die letzten sechs unter dem Namen Bizzarrini; 1966 bis 1968 (Chassis 231 bis 334) 104 Exemplare, ab 1965 Version America mit Kunststoffkarosserie, zirka zehn Exemplare

Literatur: Winston Scott Goodfellow, Iso Rivolta, The man, the machines, Giorgio Nada-Verlag, Mailand

Modell: Bizzarrini GT Strada, Bausatz in 1:43 von FDS

Clubs: Iso-Bizzarrini-IG Switzerland, Martin Aeschlimann, Belvuestraße 114, CH-3095 Spiegel; Iso & Bizzarrini Owners-Club, 2025 Drake Drive, Oakland, CA 94611, USA

* Quelle: „Auto Retro“ 7/1984