

TRÄUME WAGEN
HUTO
MOBILES

TRÄUME WAGEN

DE TOMASO PANTERA



Ausgabe 5/2012

DRIVESTYLE MAGAZIN



KAUFBERATUNG
VOLVO P 1800 ES



POWER-FUSION:
EURO-AMERIKANISCHE
V8-HYBRIDEN



BIZZARRINI MIT US-V8

DRAMA, BABY!

WIR FAHREN DEN SO SELTENEN WIE LAUTEN ITALIENER



Nachts im Porsche Museum



Thors Hammer am Rheinfest



T-Bird meets Classic-Star

über 1000
Klassiker-Angebote
+ aktuelle Preise

- Mustang Boss Racing
- Henzes Tipps für Oldtimerzulassung
- Historic Rallye



Ein rassiges Auto und ein kraftvoller US-V8 – das sind die richtigen Zutaten für alte Hybrid-Legenden. Eine der wildesten heißt Bizzarrini GT Strada 5300. Wir fahren das wohl einzige unrestaurierte Exemplar des seltenen italienischen Sportwagens

Text: Roland Löwisch, Fotos: Andreas Aepler

SHOW



Man sollte dieses Auto erstmal nur hören. Am besten draußen stehen bleiben, wenn es in einer Garage angelassen wird: Kurzem mechanischem Klacken folgt eine Mixtur aus nahendem Gewitter und tiefstem Rülpsen eines Tyrannosaurus Rex beim Verdauen eines schmackhaften Triceratops. Dann sollte man sich einen Lärmschutzbeauftrag-

ten vorstellen, der schreiend davonläuft, und dann das dazu passende Auto: flach, lang, rassig, stark. Und man wird nicht enttäuscht. Aus der Garage (g)rollt ein Bizzarrini GT Strada 5300. In Patina. Es ist Nummer IA3 0340, Baujahr 1968, und damit der viertletzte gebaute der damaligen Serie.

Volle Fahrt: Einen Bizzarrini fährt man nicht wirklich, sondern man wird von ihm gefahren. Erst recht, wenn er Patina trägt

BIWM



Er war mal rot, wurde dann vom Erstbesitzer in „maroon“ (braun) umlackiert, und jetzt ist er einfach nur noch Patina – offensichtlich gelebtes Leben mit geplatzttem Lack, gesprengtem Alu, getretenen Originalteppichen, gerissenen Manschetten, gespaltenem Holz. Wohl der einzige der etwa 115 jemals gebauten 5300er, der stolz seine 44 Jahre zur Schau tragen darf.

Wer der Erstbesitzer war, weiß niemand mehr – sicher ist, dass das Auto nach Frankreich ausgeliefert wurde. Denn schon ab Werk wurde der Sportler mit gelben Carello-Frontscheinwerfern ausgerüstet. 1971 übernahm Martine Dogemont das Auto und gab es 1979 an den Druckereibesitzer, Rennfahrer und Automobil-Enthusiasten Serge Pozzoli weiter. Der verkaufte es 1980 Clement Setbon, danach fehlt die genaue Historie. Irgendwann wurde wohl mal ein Radio eingebaut, und ein paar unvorsichtige Begegnungen mit harten Gegnern – möglicherweise in Straßenrennen – haben die Front leicht verbeult. Der Riss im Kotflügel dagegen ist eine

übliche Strada-Spezialität: Bei Tempi bis zu 280 km/h hebt die Fahrtluft die Aluminiumteile an und zerrt zu sehr an ihnen...

„Die selbst bei Höchstgeschwindigkeit hochwertige Kursstabilität sowie die aerodynamische Form wurden im Windkanal der Universität Pisa ermittelt,“ warb in den sechziger Jahren der deutsche General-Importeur „Foreign Cars International“ für den wenig bekannten Italiener. Tatsächlich ist die Form des GT atemberaubend: Eine lange Schnauze, eine kuppelartige Frontscheibe, eine niedrige Dachlinie, eine riesige, beheizte Heckglasscheibe und ein kurzes Heck, das tief genug ist, das Ersatzrad stehend zu transportieren. Apropos tief: Die Bodenfreiheit ist niedriger als ein Zeigefinger lang ist, deshalb besitzt dieses Exemplar eine moderne Aluwanne zum Schutz des Unterbaus. Von den in den Papieren angegebenen zwölf Zentimetern Bodenfreiheit hat



der Maroon-Strada ein paar wohl unterwegs verloren.

Erdacht hat dieses Auto der italienische Tausendsassa Giotto Bizzarrini. Der am 6. Juni 1924 in Livorno geborene Ingenieur lernte und arbeitete bei Alfa, Ferrari, Lamborghini und Iso und schob während seiner Karriere den legendären und heute nahezu unbezahlbaren Ferrari 250 GTO an (er konnte ihn nicht beenden, denn er fiel bei Enzo

Ferrari als Sportwagen-Entwicklungschef vor Vollendung des Wagens in Ungrnade). Er gründete mit Gleichgesinnten die Renn-Firma ATS (Automobili Turismo e Sport), doch bereits 1962 machte er sich selbstständig und setzte auf sein eigenes Design- und Konstruktionsbüro namens „Autostar“. Hier entwickelte er als eine seiner ersten Aufgaben den aerodynamisch günstig geformten Ferrari 250 GTO „Breadvan“, danach den Zwölfzylinder-Motor für den Lamborghini 350 GT. Bester Auftraggeber aber war Renzo Rivolta – Bizzarrini konstruierte für den Industriellen den Iso Rivolta IR300, der einen 5,4-Liter-V8 von Chevrolet als Herz bekam. Noch im gleichen Jahr machte sich Bizzarrini an die Arbeit zum Iso A3/L, ein weiterer flacher



Schade, so eine Form traut sich heute
niemand mehr. Nicht im Großen,
und nicht im Detail, wie bei den
Luftöffnungen hinten



Vierflutige Auspuffanlage,
das ganze weniger als zwölf
Zentimeter über dem Boden -
wer traut sich das heute noch?



Alles, was nötig ist, aber nichts Überflüssiges: Cockpit des Bizzarrini



Unüblich, aber ok:
Langer Blinkerhebel – nach unten wird
nach links geblinkt, nach oben nach rechts



TRÄUME WAGEN

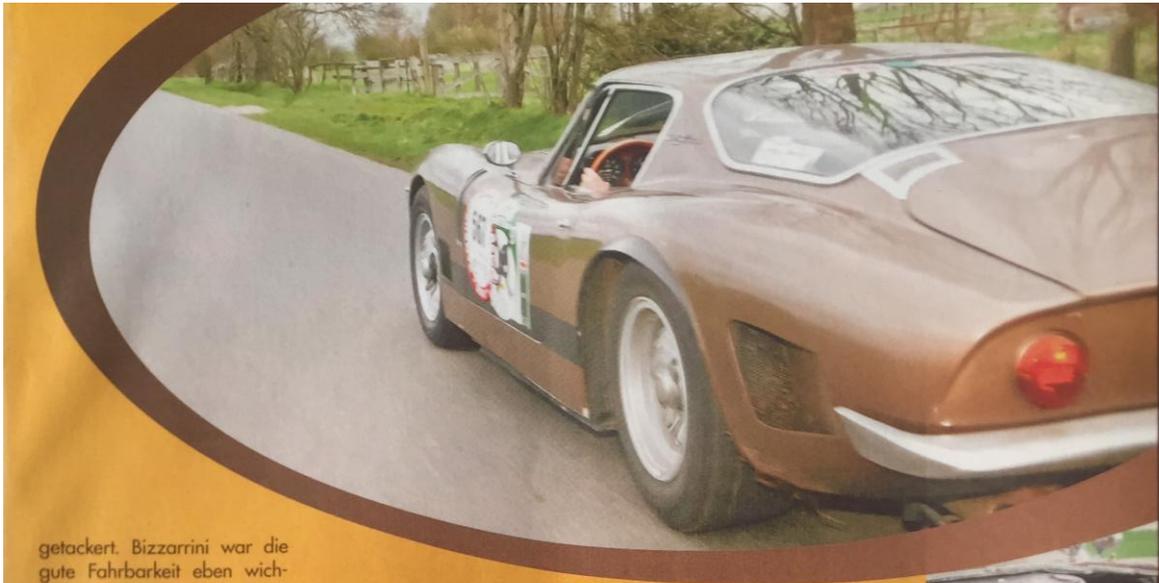
Italo-Sportwagen mit US-Motor.

Bizzarrini war durchaus untrübig: Er setzte die Wagen auch zu Rennen ein, was Rivolta nicht gefiel. Und er bestückte einige Wagen mit seinem eigenen Logo. Was Rivolta auch nicht gefiel. Man trennte sich – mehr oder weniger gütlich, Bizzarrini erhielt als Ausgleich eine gehörige Ladung Fahrzeug- und Motorenteile. Genug, um 50 Autos zu bauen.

Ab 1965 fertigte Giotto Bizzarrini nun seine eigenen Modelle, die meisten unter der Bezeichnung Bizzarrini GT Strada 5300 – seine fertige Version des 250 GTO. Selbstverständlich blieb er, vermutlich aus Kostengründen, beim Einbau von Corvette-Motoren. Mit einem Rest an Bescheidenheit: Rundete er doch den Hubraum in der Namensbezeichnung ab und nicht auf.

„Der Motor, das Getriebe und die wesentlichen mechanischen Teile sind von höchster Qualität und bieten Garantie für lange Lebensdauer und Ersatzteilservice in der ganzen Welt (General Motors),“ warb Foreign Cars International für das Auto. Unser Test-Wagen beherbergt momentan allerdings nicht den Original-Motor. Der liegt in Teilen in einer Kiste und wartet auf Überholung. Allerdings entspricht das nun verwendete Herz dem Chevy-V8 der Sechziger – bis auf den Vergaser.

Aber nicht nur beim Antrieb bediente sich Bizzarrini bei Fremdfabrikaten. Die Elektrik zum Beispiel ist von Lucas (Großbritannien), die Rücklichter stammen von Simca (Frankreich). Über manch andere Details schütteln wir ebenfalls den Kopf: So sind die seitlichen Modellbezeichnungen relativ unsensibel mit Popnieten an die Karosserie



getackert. Bizzarrini war die gute Fahrbarkeit eben wichtiger als alles aus einem Guss: Der Motor weit hinter die Vorderachse gerückt und sehr tief platziert, Querneigungsstabilisatoren, unterschiedliche Reifengrößen vorne und hinten, Sicherheitslenksäule, Zweikreisbremssystem mit großen Scheiben, Sperrdifferential, einstellbare Stoßdämpfer – das klingt alles nach Fahroptimierung. Hinzu kommt ein dreiteiliger Tank, der 130 Liter fasst – genial. Wenn zwei der Tankkörper nicht in den Schweller sitzen würden. Doch solche Pettinessen dürfen einen nicht davon abhalten, ins Cockpit zu klettern. Ja, klettern, denn man muss über den breiten Schweller, der den Gitterrohrrahmen umschließt, um den kleinen, aber bequemen Sitz zu erreichen. Die stehenden Pedale warten darauf, bedient zu werden, aber erstmal muss man sich mit den vielen Schaltern



vertraut machen. Ein langer Hebel links vom Holzlenkrad kann nur nach oben und unten bewegt werden: der Blinker. Zwei große Rundinstrumente, viele kleine Schalter für Licht, Scheibenwischer und Heckscheibenheizung, und in der Mittelkonsole Lüfteröffnungen und zwei Hebel für die elektrischen Fensterheber. Mit einem kurzen Dreh am Zündschlüssel springt der Motor an – außen wild brüllend, innen ist der Sound gemäßigt. Mit wenig Gas fahren wir aus dem Wohngebiet, damit Kinder und Haustiere nicht aufgrund eines Lärmschocks psychologische Hilfe in Anspruch nehmen müssen. Doch auf dem Lande können wir Gas geben, und mit erschreckender Leichtigkeit schwänzelt der natürlich hinten angetriebene Wagen in unfassbarem Tempo über die Asphaltbänder.

Geschwindigkeit ist auch das beste Mittel, sich dem Verkehr zu entziehen. Denn dem Bizzarrini mangelt es deutlich an Übersichtlichkeit, und die lang übersetzte Hinterachse ist für hohe Endgeschwindigkeit gedacht und macht beim langsamen Dahinrollen wenig Spaß.

So dauert es nicht lange, bis man sich mit dem Bizzarrini angefreundet hat. Die Burman-Kugelumlaufkennung tut zuverlässig und recht direkt ihren Dienst, auch wenn das Lenkrad fast auf den Beinen zu liegen scheint. Die Unterdruckservobetätigten Scheibenbremsen beißen zu, die vier Gänge lassen sich trotz ultrakurzer Schaltwege problemlos einlegen. Nur das Kupplungspedal erwartet eine muskulöse

Dass der Bizzarrini ein langes Leben hinter sich hat, sieht man nicht nur am Lack, sondern auch an den malträtierten Flügelmuttern der Räder





Zeit zum Nachdenken – so ein Ur-Hybrid hat mehr, als man ihm zufrägt...



Wade. Das Hauptmanko des Modells GT Strada 5300 müssen wir uns aus Zeitgründen vom Besitzer erzählen lassen: Weil das italienische Genie Bizzarrini den Motor so weit wie möglich zum Fahrzeugmittelpunkt gerückt hat, sitzen

die beiden Insassen nahezu neben dem Motor und werden dementsprechend nicht nur durch Aufregung aufgeheizt, sondern ganz profan durch Reibungshitze. Das hat zur Folge, dass zwei Reisende nach einer 600-Kilometer-Fahrt durch einen 30 Grad warmen Sommer nahezu ohnmächtig in die Badewannen fielen und erst nach einer Stunde Berieselung mit kaltem Wasser wieder unter den Lebenden weilten. Die kurbelbaren Dreiecksfenster schaffen einfach nicht genug Frischluft

ins Auto, ein auf der Autobahn offenes Seitenfenster ist nur mit Ohrstöpsel zu ertragen.

Wie viele der rund 115 Stück des faszinierenden Italo-US-Sportwagens noch existieren, ist unbekannt. Aber die Italiener wären keine Italiener, wenn sie nicht einen Weg gefunden hätten, so eine Ikone auch weiterhin am Leben zu erhalten: Wer einen neuen Bizzarrini GT 5300 Strada haben will, muss sich nur an Salvatore Diomante in Turin wenden. Der ehemalige Bizzarrini-Fabrikleiter besitzt in seiner Firma Autocostruzioni S.D. alle notwendigen Werkzeuge und Teile. Und natürlich das Wissen...

BIZZARRINI GT STRADA 5300

Motor: Chevrolet-Corvette-327-V8

Hubraum: 5.354 ccm

Leistung: 350 SAE-PS bei 5.400/min

Getriebe: Vierganghandschalter

Fahrwerk: vorn Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisatoren, hinten DeDion-Achse, Watt-Gelenke, Schraubenfedern

Bremsen: Scheiben rundum

Radstand: 2.450 mm

L/B/H: 4.370/1.730/1.110 mm

Gewicht: 1.250 kg

Top-Speed: 280 km/h

Sprint 0-100 km/h: 5,5 s

Stück: ca. 115

Wert heute: im Zustand 1 ca. 500.000,- Euro