

CLASSIC DRIVER

Iso Bizzarrini A3/C: Anti-Ferrari eines Freidenkers

Lead

Als Ingenieur für Ferrari, Lamborghini und Iso schuf Giotto Bizzarrini die großen italienischen Sportwagen-Ikonen. Seine eigenen Kreationen sind weniger bekannt – aber mindestens genauso rasant.

Bizzarrini war der Ingenieur hinter den Ferrari-Legenden 250 Testa Rossa, GT und GTO.

Giotto Bizzarrinis große Karriere beginnt 1957 mit dem Wechsel von Alfa zu Ferrari – „Il Commendatore“ Enzo Ferrari holte den jungen Ingenieur persönlich nach Maranello. Die Entscheidung sollte sich auszahlen: Als Entwicklungsleiter, Designer, Testfahrer und Chefindingenieur beeinflusste er nicht nur die Entstehung des Ferrari 250 Testa Rossa und des Ferrari 250 GT SWB, er konzipierte auch den berühmten Ferrari 250 GTO. Doch Bizzarrini war nicht nur ein genialer Techniker, er liebte auch seine Freiheit – und zettelte 1961 eine „Palastrevolution“ an.



Nach dem Weggang von Ferrari arbeitete Giotto Bizzarrini unter anderem für den Grafen Giovanni Volpi, für den er den legendären Ferrari 250 GTO „Breadvan“ konstruierte, sowie den Traktorenfabrikanten Ferruccio Lamborghini, dem er bei der Entwicklung des V12-Motors für seinen ersten Sportwagen-Prototypen behilflich war. Auch der Mailänder Industrielle Renzo Rivolta profitierte von Bizzarrinis Geschick – gemeinsam entwarfen sie den Iso Grifo A3/C, einen GT-Rennwagen mit amerikanischem V8-Motor und leichter Aluminium-Karosserie, der die Fachpresse in Aufregung versetzte und es mit den übermächtigen Konkurrenz von Ferrari aufnehmen sollte.



Italienisch-amerikanische Rennstreckenfreundschaft

Nach dem Vorbild des Ferrari 250 GTO wurde der Radstand eines Iso Rivolta-Chassis verkürzt und der Corvette V8-Frontmotor so tief und weit wie möglich nach hinten verlagert, um die Straßenlage zu optimieren. Während Iso in Kooperation mit Bertone eine entsprechende Straßenmaschine konstruierte, arbeitete Giotto Bizzarrini in Livorno seine Corsa-Version A3/C: Die 5,4 Liter-Maschine leistete 405 PS bei 5.400/min, die Höchstgeschwindigkeit lag bei revolutionären 306 km/h (die allerdings erst 1965 in Le Mans gemessen wurden). Vom Erfolg beschwingt, gründete Bizzarrini die „Prototipi Bizzarrini S.r.l.“.



Das tiefe Cockpit verlangte den Piloten die Gelenkigkeit eines Yogis ab, die Kupplung war von echten Männern für echte Männer gemacht.

Einer der erfolgreichsten und berühmtesten Iso Bizzarrini 3AC aus dieser Zeit – und unser Fotomodell aus dem Showroom von Fiskens in London – war der Wagen mit Chassis-Nummer #0222, der 1965 bei den 24 Stunden von Le Mans an den Start ging. Regis Fraissinet und Jean de Mortemart fuhren das Rennen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 169 km/h, gewannen die Klasse über fünf Liter im Sturm und belegten in der Gesamtwertung den neunten Platz. Nach dem Erfolg von Le Mans startete Chris Amon mit dem 3AC beim Österreichischen Grand Prix, den 1000 Kilometern vom Nürburgring sowie in Reims.

Mit seinem Chevy-V8 war der Iso Bizzarrini ein wahres Biest für die Rennstrecke. Das tiefe Cockpit verlangte den Piloten die Gelenkigkeit eines Yogis ab, die Kupplung war von echten Männern für echte Männer gemacht und forderte bei jedem Gangwechsel maximalen Muskeleinsatz, während das Achtzylindergeräusch einen bis heute in Angst und Schrecken versetzt.

Photos: Jan Baedeker / Fiskens Archive

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/cars/iso-bizzarrini-a3c-anti-ferrari-eines-freidenkers>
© Classic Driver. All rights reserved.