

CLASSIC DRIVER

Diese 10 seltsamen Studien von Bertone hätten wir fast vergessen

Lead

Kaum ein Designhaus sorgte im Lauf vieler Jahrzehnte für mehr Schnappatmung bei Messebesuchern als Bertone. Dessen visionäre Konzepte haben das Autodesign vor allem in den Siebzigern maßgeblich geprägt. Hier sind ein paar eigensinnige Schöpfungen, an die Sie sich vielleicht nicht mehr erinnern.

Ferrari 250 GT Speciale



Für viele zählt Pininfarinas geduckt lauernde und sinnliche Karosserie für den Ferrari 250 GT „Short Wheelbase“ zu den schönsten, die je die Werkstore von Modena passiert haben und verkörpert auf einmalige Weise den doppelten Zweck eines Grand Tourer für Rennstrecke und Straße. Es wäre doch glatt ein Sakrileg, diesen Körper mit einer anderen, augenscheinlich weniger attraktiven Form, aus den Händen eines anderen Karosseriebauers zu ersetzen, nicht wahr? Aber genau das hat der ursprüngliche Besitzer dieses Exemplars gemacht, in dem er Bertone und das Jungtalent Giorgetto Giugiaro beauftragte, diesen Ferrari neu zu interpretieren. Mag sein, dass er nicht so betörend ist, wie Pininfarinas Bemühung, aber er sieht ungefähr zehn Jahre jünger aus als jener 250 GT. Ein beredtes Beispiel für Giugiaros auf die Zukunft ausgerichteten Stil. Dieses Auto ist eine wunderbare Verbindung aus großem Auftritt für die Straße und zielgerichtetem Einsatz auf der Rennstrecke. Und er atmet förmlich den Charakter eines expressiven italienischen Duos. Für uns ist dieser Ferrari eine grandiose Leistung.

BMW 2800 Spicup



Was uns am meisten am BMW Spicup von 1969 gefällt, ist nicht der hyperschlank Körper à la Alfa Romeo Montreal noch das beachtliche dreiteilige Schiebedach, das einen Spider in ein Coupé verwandelt – daher auch der Kunstname. Es ist dessen Geschichte: Dieses auf dem E3 2500 basierende Konzept, das sich formal so weit von den BMW-Fahrzeugen bewegt, dass sich Bertone wohl ein Spiel mit der Münchener Marke erlaubte, wurde später an einen niederländischen Händler verkauft. Er lackierte den Spicup in orange, entschärfte den originalen Innenraum, erwarb eine Straßenzulassung und fuhr täglich über zehn Jahre lang mit diesem Concept Car und absolvierte so gut 100.000 Kilometer.

Jaguar Ascot



In 1977 bemühte sich Bertone mittlerweile zum vierten Mal, Jaguars Chefetage davon zu überzeugen, dass einer seiner Entwürfe unbedingt ein Serienfahrzeug mit der springenden Katze am Bug zieren sollte. Basierend auf dem vergleichsweise üppigen XJ-S V12 war auch der Ascot eine Variation des Keilthemas, dessen Vorreiter Bertone zu Beginn des Jahrzehnts gewesen war. Trotz seiner schnörkellosen, leichten und futuristischen Aluminium-Karosserie im Stil Gandinis, einem geräumigen Schrägheckdesign und herausnehmbarem Mobiltelefon erlitt der Ascot das Schicksal des Jaguar FT, Pirana und Project XJ40.

Volvo Tundra



Es ist keine Übertreibung, wenn man festhält, dass Marcello Gandini im Jahr 1979 auf Volvos Wunsch hin „etwas Unwiderstehliches“ auf der Basis des faden Schräghecks 343 zu entwerfen, den Nagel auf den Kopf traf. Aber mit seinen einziehbaren Scheinwerfern, versetzten Kühlergrill, Wraparound-Scheiben und schwebend wirkendem Dach war das brillant auf den Namen Tundra getaufte Konzept dann doch ein bisschen zu modernistisch für den schwedischen Hersteller, der damit fürchtete, seine angestammten Kunden zu vergraulen. Volvos Manager hatten aber eher den TV-Held „Simon Templar“ im Sinn als „Star Trek“. Also verkaufte Bertone das Basisdesign an Citroën, wo es in den BX mündete.

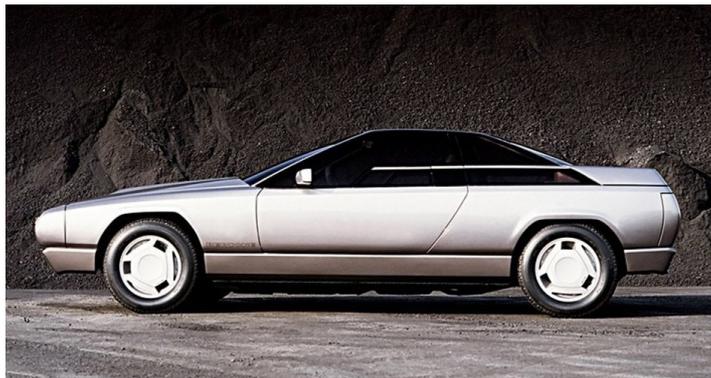
Lamborghini Athon



Der Science-Fiction-Entwurf des Athon von 1980 war eher eine Chance, die Bertone seinen alten Freunden bei Lamborghini bot, war die Marke doch damals in ernste

finanzielle Schwierigkeiten geraten. Das Konzept eines Roadster wurde bis an seinen Grenzen ausgereizt, zumal sich Bertone gerade vom Korsett eines für die Serie orientierten Volvo Tundra befreit hatte. Unser Lieblingsmerkmal ist aber nicht das ausgefallene Exterieur, sondern die futuristischen digitalen Instrumente des Cockpits, die von Veglia stammten. Wie schade, dass diese Zukunftsvision nie von der tatsächlichen Zukunft eingelöst worden ist.

Alfa Romeo Delfino



Vor dem Genfer Autosalon von 1983 bat Alfa Romeo Zagato und Bertone, ihre persönlichen Visionen eines modernen Alfa Grand Tourer zu verwirklichen. Zagatos Zeta war ein kurvig Design mit offensichtlichen Anleihen aus dem Porsche 928. Bertones Auto, das Delfino getauft worden war, war kaum überraschend wesentlich keilförmiger. Die Ironie dieser Geschichte ist, dass die trapezförmige Fahrgastkabine, die kräftigen Charakterlinien und die verborgenen Scheinwerfer prägende Merkmale von Zagatos späterem Aston Martin V8 Zagato sein sollten. Aber sagt man nicht, dass Nachahmung das aufrichtigste Kompliment ist?

Lamborghini Genesis



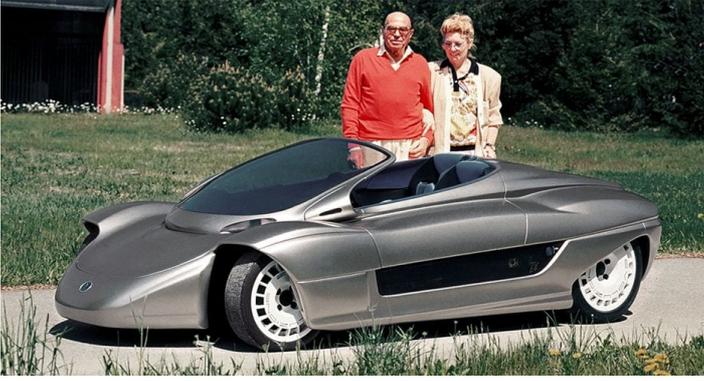
Im Jahr 1988 fand Bertone, dass Minivans ein unkonventionelleres Aussehen verdient hätten. Welcher ambitionierte junge Mensch wollte denn tatsächlich in einem Renault Espace vorfahren? Nach den 30.000 Stunden, die Forschung und Entwicklung verschlungen hatten, war der tropfenförmige Genesis bereit, auf dem Autosalon von Turin enthüllt zu werden. So verschieden vom Countach wie Himmel und Hölle, war der Genesis ein *Space Age*-Gefährt mit stromlinienförmigen Körper, riesigen aufschwingenden Türen vorne und Schiebetüren hinten, dazu ein innovatives modular aufgebautes Interieur, das auch dem Raumschiff Enterprise gut gestanden hätte. Und nicht zu vergessen: ein unter der Karosserie lauender, über 455 PS starker Motor aus dem Countach V12.

Fiat Cinquecento Rush



Nicht, dass Sie meinen, Volkswagen sei das einzige Unternehmen, dass sich an eine moderne, pffiffige Interpretation der kultigen Dune Buggys aus den sechziger Jahren versucht hätte. Beim Turiner Autosalon im Frühjahr 1992 zeigte Bertone das Spaßmobil Rush. Als eine von mehreren Designstudien rund um den Fiat Cinquecento, die beim Salon gezeigt wurden, wirkte das witzige, hochbeinige und dachfreie Concept Car wie ein riesengroßes, ferngesteuertes Modellauto. Es wäre der Hit bei Italiens Jugend geworden. Zumindest bei jene, die keinen gesteigerten Wert auf persönliche Unversehrtheit legten.

Bertone Blitz



„Absolut emissionsfreie Fahrzeuge stehen vor der Tür! Bis zum Jahr 2000 werden wir alle eins besitzen.“ Bertones Anspruch bei der Premiere des voll-elektrischen Roadster Blitz mag eine Spur optimistisch gewesen sein, aber das Grundrezept dieses Autos wirkt heute so überzeugend relevant wie es sich die Designer seinerzeit vorstellten. Auf Wesentliche reduziert wie ein Sportwagen, ohne nennenswertes Dach und mit einer versetzten Sitzanordnung wie bei den Sportrennwagen der Vorkriegszeit und zusätzlich mit einem winzigen „Fußabdruck“, der durch die futuristische Karosserie erzeugt wurde. Mit gerade einmal 650 Kilo Gewicht dürften die beiden schmalbrüstigen Elektromotoren mit je 36 PS aber kaum für ein elektrisierendes Fahrerlebnis gesorgt haben. Aber bei diesem Auto zählte schließlich nicht der Vortrieb, oder? Es ging um den Auftakt zu einer Reise und nicht um das Ziel.

Porsche Karisma



Wenn etwas dem Porsche Karisma von 1994 abgeht, dann, nun ja, eben das Charisma. Bertone hatte sich noch jeder Herausforderung gestellt. Als man ihn also beauftragte, sich eine komfortable Hochleistungs-Limousine mit Heckmotor einfallen zu lassen, wählte er als Basis einen Porsche 911 der 993-Baureihe und ließ seine Fantasie vom Zügel. Ja, der Karisma war praktisch und hat den Grundriss des 911 beeindruckend zu einem großzügigen Innenraum gewandelt. Aber tatsächlich sah der Karisma doch ein wenig mau aus, daran konnten selbst die riesigen Flügeltüren nichts ändern. Porsche entwickelte bekanntlich eine Dekade später in der Form des Panamera ein hauseigene Luxuslimousine – die allerdings auch nicht jedem gefiel.

Fotos: Bertone, BMW, Mathieu Bonnevie, Rémi Dargegen, Saab

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/diese-10-seltsamen-studien-von-bertone-haetten-wir-fast-vergessen>
© Classic Driver. All rights reserved.