

LESE-
PROBE

ROGER GLOOR

BERTONE

PIONIERE DES AUTODESIGNS



OLMS

Roger Gloor

Bertone — Pioniere des Autodesigns

Mit Einblick in die Automobilgeschichte



Giovanni & Nuccio Bertone, aufgenommen 1961 vor dem neuen Firmensitz in Grugliasco bei Turin (bw).



Bertone Genesis, 1988; Lamborghini Countach LP 400 S, 1978 (rg).



Bertone Carabo, 1968; Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint, 1962 (rg).

Roger Gloor

Bertone — Pioniere des Autodesigns

Mit Einblick in die Automobilgeschichte



Bertone Stratos 0 (Lancia), 1970; Bertone Nivola (Corvette), 1990 (rg).



Bertone Slalom (Opel), 1996; Bertone Pickster (BMW), 1998 (rg).

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig.

Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Foto auf dem Einband vorn zeigt Nuccio Bertone mit dem Bertone Carabo von 1968.

Quelle: Bertone Werkbild.

Bildnachweis: Uber Bilder / Alamy Stock Foto

Foto auf dem Einband hinten: Alfa Romeo Montreal 2, 1970

Quelle: Alfa-Romeo-Werkbild

© Georg Olms Verlag AG, Hildesheim 2020

www.olms.de

Korrektur: Walter Grimme

Layout: Roger Gloor

Bildbearbeitung: Andy Soldan

Bildretuschen: Simon Gloor

Umschlaggestaltung: Weiß-Freiburg GmbH - Graphik & Buchgestaltung

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier

Herstellung: BALTO print

Printed in Lithuania

ISBN 978-3-487-08632-3



Giovanni Bertone
(1884–1972, Vater)
Karosseriebauer,
Firmengründer



Nuccio Bertone
(1914–1997, Sohn)
Designalent,
Ideenträger,
Unternehmer

Die großen Designer, die für Bertone tätig waren:



**Mario Revelli
di Beaumont**
(1907–1985)
Freier Designer
1934–1950



Giovanni Michelotti
(1921–1980)
Freier Designer
ca. 1950–1953



Franco Scaglione
(1916–1993)
Design-Mitarbeiter
1952–1959



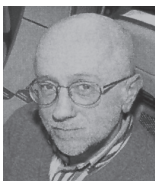
Giorgetto Giugiaro
(*1938)
Bertone-Chefdesigner
1960–1965



Marcello Gandini
(*1938)
Bertone-Chefdesigner
1965–1978



Eugenio Pagliano
(*1944)
Chief Interior Design
(1967–) 1992–2002



Marc Deschamps
(*1944)
Bertone-Chefdesigner
1978–1992



Luciano D'Ambrosio
(*1955)
Bertone Chief Exterior
Design, 1992–1999



Roberto Piatti
(*1961)
Stile Bertone Managing
Director & Designer
1998–2006



Giuliano Biasio
(*1962)
Stile Bertone Chief
Exterior Design
2000–2006



David Melvin Wilkie
(*1958)
Stile Bertone Design
Director
2006–2008



Michael V. Robinson
(*1956)
Stile Bertone Design
Director
2009–2014

Weitere Persönlichkeiten bei Bertone:



Ezio Cingolani, genialer Techniker, der Designideen schon zu den Zeiten von Scaglione und Giugiaro zum Funktionieren brachte (s. Seite 303).

Paolo Caccamo kam 1976 von Innocenti als CEO zu Bertone, nach dem Hnschied von Nuccio Bertone im Frühling 1997 wurde er zudem Chairman/Vorsitzender. Im Juni 2000 ernannte Lilli Bertone Bruno Cena als neuen CEO, worauf Caccamo im September zur Designfirma Idea Institute wechselte; damit übernahm Lilli Bertone selber den Vorsitz (zuvor Vize).

Dr. Gian Beppe Panicco begann bei Bertone mit dem Autosalon von Paris 1968; als Leiter der Öffentlichkeitsarbeit wurde er Nuccio Bertones rechte Hand; nach dessen Ableben 1997 blieb er bis 2001 beim Unternehmen. – Ihm verdankt der Autor wesentliche Informationen zu diesem Buch!

Inhaltsverzeichnis nach Modellen

Die 320 bei Bertone entstandenen Pkw-Modelle und -Modellvarianten

Vor 1950 Einzelstücke und Kleinst-Serien; ab 1950 folgende Kriterien:
Unterstrichen = Produktionsmodell
 (Bertone- oder Fremdproduktion)
Halbfett = Dream- bzw. Concept-car
 Pr. = Prototyp/Produktionsvorschlag
 *) = im Text mit Probefahrbericht
X = Bertone-Firmenherkünfte

	Jahr	Seite						
Lancia Kappa	1921	12	Bentley Mark VII, 6-windows	1953	33	<u>Asa 1000 GT Coupé</u>	1961	62
SPA 23 S, Lancia Trikappa	1921	13	BAT 5	1953	33	Asa 1000 GT Spider Pr.	1961	62
Fiat 501 Sport Siluro Corsa	1923	14	BAT 7	1954	34	Alfa Romeo 1100/1200 Pr.	1962	63
Diatto Tipo 20 A, Itala	1923	14	BAT 9	1955	34	Alfa Romeo Giulietta Berlina Pr.	1962	63
Lancia Lambda, Fiat 509/501	1928	15	Aston Martin DB 2/4 Barchetta	1953	35	<u>Simca 1000 Coupé</u>	1962	63
Ansaldo 6B/ 6 BS, Ceirano	1928	16	Aston Martin DB 2/4 Cabrio	1953	35	<u>Simca 1200 S</u>	1967	63
Lancia Ardena + Augusta	1932	17	Siata 208 C GT	1953	36	<u>Iso Rivolta GT</u>	1962	64
Fiat 518 C Ardita	1933	17	Siata 208 C Berlina	1954	36	Ferrari 250 GT (Wax)	1962	66
X – Größeres Werk Corso Peschiera	1934	18	<u>Arnolt-Bristol Spider</u>	1953	36	Testudo (Chevrolet Corvaire)	1963	68
Fiat 527 S Ardita	1934	19	<u>Arnolt-Bristol de Luxe Spider</u>	1955	36	<u>Iso Grifo A3 L</u>	1963	70
Fiat 508 'Baillia della Signora'	1935	20	<u>Arnolt-Bristol Bolide</u>	1958	37	<u>Iso Grifo A3 C</u>	1963	70
Fiat 1500 Aero	1936	20	<u>Arnolt-Bristol Coupé</u>	1954	37	<u>Bizzarrini Berlinetta Stradale</u>	1964	70
Fiat 1500 Berlina	1937	20	<u>Arnolt-Bristol Coupé Mark II</u>	1956	37	Iso Grifo A3 L Spider Pr.	1964	70
Fiat 508 C Ballila Cabriolet	1937	20	<u>Alfa Romeo Giulietta Sprint</u>	1954	38	<u>Iso Grifo A3 L Targa</u>	1964	70
Fiat 1500 Aero Cabriolet	1938	21	<u>Alfa R. Giulietta Sprint Veloce</u>	1956	40	<u>Iso Grifo GL</u>	1968	70
Fiat 500 + 1100, Lancia Aprilia	1938	22	Alfa R. Giulietta Sportspider Pr.	1955	41	<u>Iso Grifo 7 litri</u>	1968	71
Fiat 500 Cabrio (+ Siata Amica)	1938	22	Alfa R. Giulietta Spr. Spider Pr.	1956	41	<u>Iso Grifo Can-Am</u>	1973	71
Fiat 1100 Cabriolet	1939	22	Alfa R. 2000 Sportiva (2 Expl.)	1954	41	<u>Bizzarrini GT 5300</u>	1967	71
Lancia Aprilia Berlina Speciale	1938	22	Alfa R. 2000 Sportiva Barchetta	1954	42	Alfa Romeo Giulia Sprint GT	1963	72
Fiat 2800 Cabriolet	1943	23	Storm Z-250 Pr. (Dodge)	1954	42	Alfa Romeo Giulia Sprint GTC Pr.	1964	73
Alfa Romeo 6C 2500 Spider	1945	23	Fiat 1100 TV Cheetah	1955	42	<u>Alfa R. Giulia GTA 1300 Junior</u>	1967	73
Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupé	1947	23	<u>Fiat 600 Smart</u>	1955	43	<u>Alfa R. Giulia 1300 GT Junior</u>	1967	73
Fiat 500 Barchetta (Nuccio)	1947	24	Fiat 600 Coupé 2+2	1955	43	Toyo Kogyo / Mazda 1000 Pr.	1963	74
Stanguellini Fiat 1100 Berlinetta	1948	24	Perla (Alfa Romeo 1900)	1955	43	<u>Mazda 1500 Luce</u>	1964	74
X – Nuccio ergänzt Giovanni	1947	24	Aston Martin DB 2/4 Cabrio II	1955	43	Alfa Romeo 2600 Sprint HS Pr.	1963	74
Fiat 1100 + 1500 Cabriolet	1947	25	Abarth 750 Record	1956	44	Alfa R. Giulia Sprint Speciale Pr.	1963	75
Lancia Aprilia Cabrio	1947	25	Fiat Abarth 215 A Coupé	1956	45	<u>Audi F 103</u>	1964	75
Stanguellini Fiat 1500 Berlina	1948	25	Fiat Abarth 216 A Spider	1956	45	<u>Simca 1301/1501</u>	1964	75
Fiat 1100 Derby	1948	25	Fiat 1200 Spider America	1957	45	Innocenti 186 GT Pr.	1964	76
Fiat 1100 Spider Corsa	1948	25	Aston Martin DB 2/4 Coupé	1957	46	Canguro (Alfa Romeo Giulia TZ)	1964	77
Healey Cabrio Speciale	1948	26	Jaguar XK 150 Coupé (4 Expl.)	1957	46	<u>Fiat 850 Spider</u>	1965	78
<u>Siata Amica</u>	1950	26	Alfa R. G'tta Sprint Speciale Pr.	1957	47	Ford Mustang Pr.	1965	80
Fiat 1400 Coupé	1950	28	<u>Alfa Romeo G'tta Sprint Speciale</u>	1959	47	Fiat Abarth 1000 OTR	1965	81
<u>Fiat 1100 E Coupé 2+2</u>	1951	28	<u>Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale</u>	1963	47	Simca 1800 Pr.	1965	82
Fiat 1400 Coupé Fastback	1951	29	Alfa Romeo Abarth 1000 Pr.	1958	48	<u>Lamborghini Miura P 400</u>	1966	83
<u>Fiat 1400 St. Leger/Western Arrow</u>	1951	29	Alfa Romeo G'tta Berlina Pr.	1958	49	Lamborghini Miura Spider Pr.	1968	86
Ferrari 166 Inter Cabrio	1951	29	Alfa Romeo G'tta Sprint Pr.	1958	49	<u>Lamborghini Miura P 400 S</u>	1969	87
Lancia Aurelia B 51/21	1952	29	Ford Zodiac Pr.	1958	49	Lamborghini Miura Jota Pr.	1970	87
Lancia Aurelia B 15 Lim.	1952	29	Alfa Romeo 2000 Granluce Pr.	1959	49	<u>Lamborghini Miura P 400 SV</u>	1972	87
Abarth 1500	1952	30	Alfa Romeo 2000 Sole Pr.	1959	49	Porsche 911 Cabrio Pr.	1966	88
<u>Arnolt-MG TD Cabrio</u>	1952	30	<u>NSU Sport-Prinz</u>	1958	50	Jaguar FT (2 Expl.)	1966	89
<u>Arnolt-MG TD Coupé</u>	1952	31	NSU Prinz 4 Berlina Pr.	1959	50	BMW E3 Pr.	1966	89
Borgward Hansa 1800 Pr.	1952	31	NSU Sport-Prinz Spider Pr.	1960	51	<u>Bertone 850 Spider</u>	1967	90
Siata 208 CS	1952	31	Fiat 1200 Granluce	1959	51	<u>Bertone 850 Coupé</u>	1967	90
Fiat 1100-103 TV Coupé Pr.	1953	32	Fiat (-Osca) 1500	1959	51	<u>Fiat Dino Coupé</u>	1967	91
Fiat 1100-103 TV elab. Stanguellini	1953	32	Simca Lido Pr.	1959	52	<u>Fiat Dino 2400 Coupé</u>	1969	93
<u>Fiat 1100-103 TV Derby</u>	1954	32	Maserati 3500 GT Pr.	1959	52	X – Produktion Bertone 850 Spider	1967	94
Alfa Romeo 1900 Berlina Pr.	1953	33	<u>Gordon</u>	1960	53	(Lamborghini) Marzal	1967	96
			<u>Alfa Romeo 2000 Sprint</u>	1960	53	Alfa Romeo Montreal Pr.	1967	98
			Alfa R. 2000 Sprint Cabrio Pr.	1960	54	<u>Alfa Romeo Montreal</u>	1970	98
			<u>Alfa Romeo 2600 Sprint</u>	1962	55	(Jaguar) Pirana	1967	101
			BMW 502 Pr.	1960	56	Fiat 125 Executive Pr.	1967	102
			Ferrari 250 GT Speciale	1960	57	Alfa Romeo 1300 Pr.	1967	102
			X – Umzug nach Grugliasco	1961	57	Mazda / Toyo Kogyo 1500 Pr.	1967	102
			<u>Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint</u>	1962	58	<u>Alfa Romeo 1750 Berlina</u>	1968	103
			Aston Martin DB 4 GT Jet	1961	59	<u>Alfa Romeo 1750 GTV</u>	1969	104
			Maserati 5000 GT Pr.	1961	60	<u>Alfa Romeo 1750 GTAm</u>	1967	104
			<u>BMW 3200 CS</u>	1961	61	<u>Alfa Romeo Giulia 1300 GT Junior</u>	1971	105
			BMW 3200 CS Cabrio Pr.	1962	61	<u>Alfa Romeo 2000 GTV</u>	1971	106
			Ferrari 950/Ferrarina Pr.	1961	62	<u>Fiat 850 Sport Spider (II)</u>	1968	106

die Aufbaustruktur, auf der die Karosseriefächen verankert wurden. So konnte auf ein separates Fahrgestell bzw. Chassis verzichtet werden. Die Herstellung erfolgte rationeller und damit kostengünstiger. Zudem wurden die Autos leichter, und die selbsttragende Bauweise eröffnete ungeahnte Perspektiven für erhöhte Fahrzeugsicherheit bis hin zu den Knautschonen, die etliche Jahre später ins Gespräch kamen.

Die traditionellen Karosseriefirmen aber hatten weitgehend das Nachsehen. Denn sie konnten nun auf dem Chassis, anschließend an den Windlauf bzw. die Motorhaube, nicht mehr ohne weiteres eine ihrem eigenen Karosseriedesign entsprechende Struktur aufbauen. Für Sonderversionen auf der Basis populärer Großserienmodelle waren sie fortan vermehrt auf die gutwillige Zusammenarbeit seitens der Automarken angewiesen. Immerhin entstand noch eine Mehrheit der Oberklassefabrikate in Chassisbauweise, für die sich eine wohlhabende Klientele gerne individuelle Einzelstücke auf die Räder stellen ließ.

Der Fiat 1400 und Giovanni Michelotti

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1950 stellte Fiat das Modell 1400 vor. Man sprach auch von Fiats «50-Jahr-Jubiläumsmodell». Der Typ 1400 verkörperte eine radikale Abkehr von der altmodisch gewordenen Stilrichtung der Fiat-Modelle 1100 und 1500. Der Fiat 1400 zeigte eine völlig glattflächige



Anbruch der Neuzeit bei Fiat: 1400 Berlina, 1950 (4 Zyl., 1395 ccm, 44 PS – fj).



Pontonform-Vorbildlimousine: Kaiser 1946 (6 Zyl., 3600 ccm, 101 SAE-PS – wb).



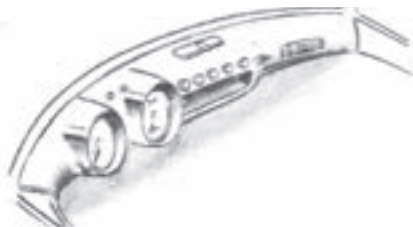
Giovanni Michelotti am Zeichenbrett (1959 – uk).

Dreivolumenkarosserie: Motorhaube mit tiefem, breit verlaufendem Lufteinlass, Passagierraum mit vier Türen und angefügtes Stufenheck. Man kannte diesen Stil bereits von amerikanischen Baumustern, allen voran den Kaiser und Frazer von 1946. Deren perfekte Pontonform war von dem aus Holland stam-

menden Designpionier Howard A. Darrin entworfen worden. Auch der Ford V8, wie er ab Juni 1948 vom Fließband in Dearborn rollte, zeigte konsequente Pontonform.

Der Fiat 1400 löste den 1500 E ab. Statt dessen 1493-ccm-Sechszylindermotor mit 47 PS Leistung, besaß er bloß einen 44 PS leistenden 1395-ccm-Vierzylinder. Er war auch rundum kleiner sowie leichter. Aber er bot weit mehr Innenraum, und zudem konnte sein Benzinverbrauch mit 10,5 statt 12,7 L/100 km angegeben werden. Mit diesem hochmodernen Mittelklassewagen verstärkte Fiat auch seine Position im Export. Trotz der «Integrale»-Bauweise bot der Turiner Industrieriese den Spezialkarosseriers Hand für das Realisieren von Spezialversionen, und diese machten sich denn mit viel Vorstellungsvermögen an diese Aufgabe. Denn schließlich verlangte das italienische Publikum weiterhin nach Abwechslung.

Bei Bertone entstanden Coupés und Cabriolet auf 1400-Basis. Bemerkenswert waren



Für ihren Jahreskatalog 1954 beauftragte die «Automobil Revue» Giovanni Michelotti mit dem Entwurf eines «eleganten, geräumigen Reiscoupés für den Aufbau auf einem mittelgroßen, schnellen Fahrgestell in der Art des früheren Alfa Romeo 6C 2500; schlichte äußere Linien, großer Kofferraum, gut sichtbare Instrumente und besonders großes Heckfenster...». Hätte sich ein Besteller gefunden, wäre auch Bertone für die Verwirklichung in Frage gekommen (ar).





Auch innen gerundet: Cockpit des kurzen Sprint Spiders mit dem typischen Holz-/Aluspeichen-Lenkrad von Nardi (rg).

Gleichzeitig mit der Vorstellung der Berlina wurde auf der Turiner Autoschau von 1955 auch eine Cabriovariante des Giulietta vorgestellt. Sie stammte von Pinin Farina, und auch sie wurde zu einem durchschlagenden Verkaufserfolg. Im Gegensatz zu Berlina und Coupé mit 238 cm Radstand basierte der Spider auf 220 cm Achsabstand (er wurde 1959 auf 225 cm verlängert). Im Gegensatz zum knapp 2+2-sitzigen Sprint war das Cabriolet daher ein reiner Zweisitzer.

Ebenfalls 1955 entstand bei Bertone auf Anregung des erfahrenen amerikanischen Autoimporteurs und Alfa-Romeo-Vertreters Max Hoffman eine spezifisch sportliche Offenversion des Giulietta Sprint. Franco Scaglione schuf hierzu für einen auf 225 cm verkürzten Unterbau einmal mehr ein überaus attraktives Design, das durch seine Rundungen gefiel und dessen oberer Abschluss des hinteren Radhauses im BAT 9 eine stilistische Parallele fand. Dieser Sportspider entstand allerdings nur in Form von Prototypen, und dies galt auch für einen weiteren Giulietta-Cabrioversuch von Bertone, der zum Turiner Salon 1956 gebracht wurde und bei dem es sich um einen «gekappten» Sprint mit dem 238-cm-Radstand handelte. Die Hintersitze wurden bei ihm durch eine Ablage ersetzt.

Der Giulietta Sprint erfuhr indessen 1958 eine Zweitauflage, die sich äußerlich durch die nun ebenfalls mit Kühlergittern belegten seitlichen «Baffis» unterschied. Aus dem Giulietta Sprint wurde 1962 dann sogar der Giulia 1600 Sprint, der noch bis 1964 im Angebot stand, nachdem er 1963 eigentlich be-



Den Giulietta Sprint Spider auf 225 cm kurzem Radstand gab es nur in Form von Prototypen («Sportspider» genannt; Exemplar aus der Collection Gérald Bugnon auf der Klausenpassroute – rg).



Auch der vom Sprint-Coupé abgewandelte Spider ging nicht in Serie (hinten ein Prototyp des Pinin-Farina-Spiders; beide aus der Collection Gérald Bugnon – rg).

reits durch den viersitzigen Giulia 1600 Sprint GT abgelöst worden war. Der 1962 abgelöste Sprint mit dem kleineren Motor erfuhr wegen starker Nachfrage 1964 unter der Bezeichnung 1300 Sprint sogar eine kurzfristige Wiedergeburt, womit er nun ebenfalls vordere Scheibenbremsen erhielt. Die Giulietta-Sprint-Erfolgsgeschichte widerspiegelte

sich schlussendlich in den Produktionszahlen: Von 1954 bis 1965 verließen rund 6820 Coupékarosserien das Turiner Werk.

Sie hießen Sportiva, Storm, Cheetah, Perla...

Bevor Bertones entscheidender Anteil an der Giulietta-Geschichte weiterging, entstanden in den Ateliers – neben der auf Hochtouren laufenden Herstellung der Coupékarosserien – weitere Einzelstücke. Diese 1954 bis 1956 entstandenen Sportwagen unterschiedlicher Kaliber verkörperten auch Vorschläge für eine Serienherstellung. Nahe dran an die Möglichkeit, zu einem käuflichen Liebhabercoupé der Extraklasse zu avancieren, kam der Alfa Romeo 2000 Sportiva.

Der Sportiva war ein typisches Glanzstück von Designer Franco Scaglione: ebenso gerundete wie diesmal eher gedrungene Formen mit seitlichen Prägungen, einer Panoramafrontscheibe und einer riesigen aus einem Stück bestehenden Heckscheibe. Das eine Exemplar erhielt eine ungewohnte Ausbuchtung unterhalb der Türe zwischen den Radaus-

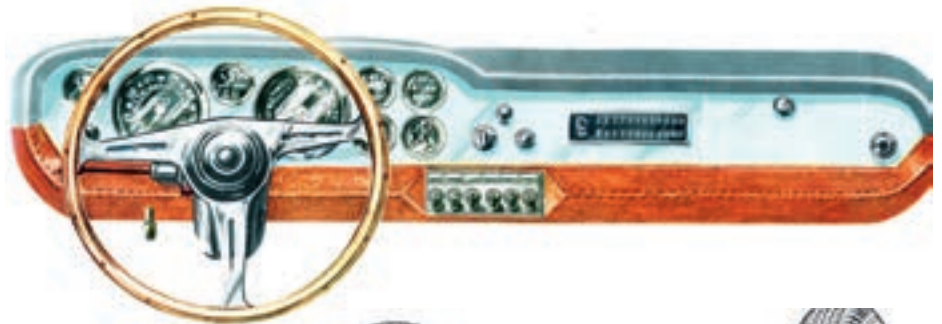


Aerodynamisches Hochleistungscoupé der Träume, aber nur in zwei Exemplaren: Alfa Romeo 2000 Sportiva (4 Zyl., 1975 ccm, 138 PS – rg).



Ein unaufdringliches, edles Design, das sich 1962 etwa neben dem Maserati 3500 GT oder dem Facel-Vega Facel II durchaus sehen lassen konnte (iw).

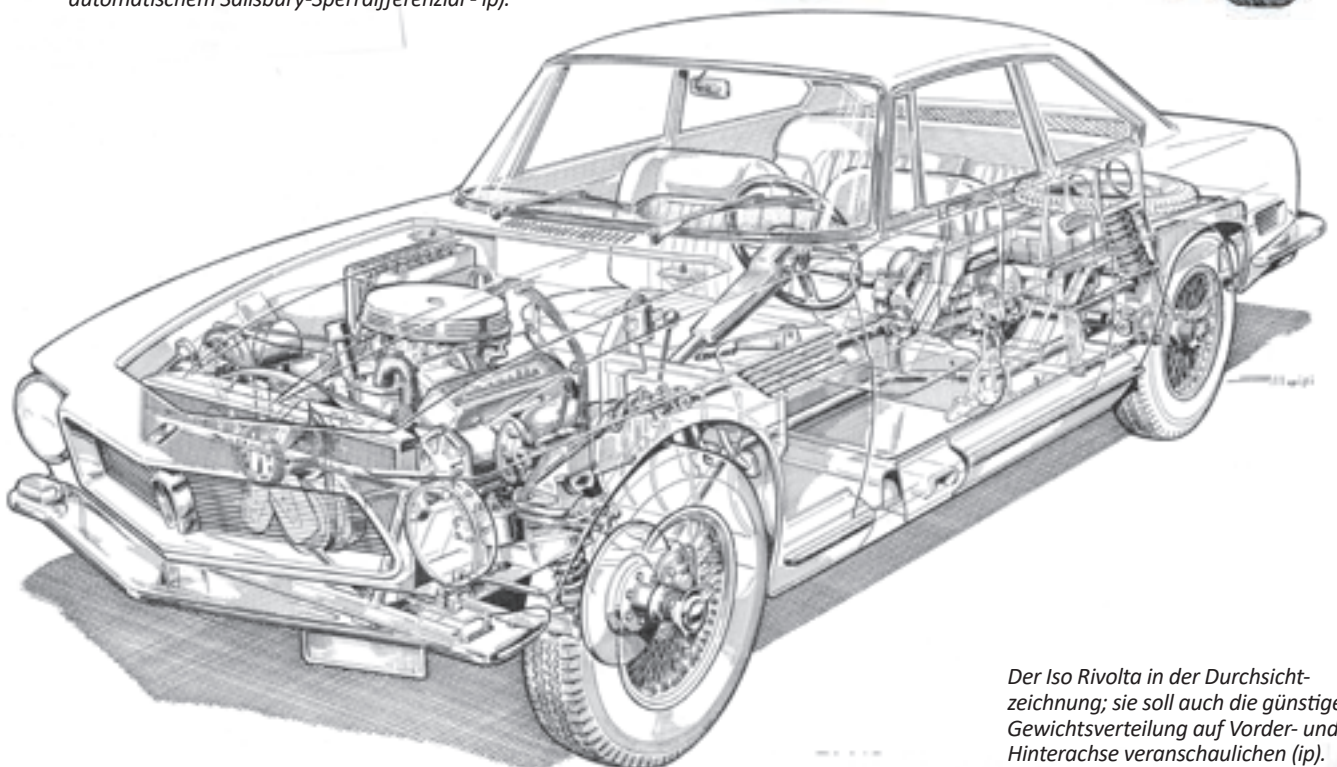
pé in einer Kadenz von wöchentlich vier bis fünf Exemplaren. Eigenständig war vor allem das Frontdesign mit den «Ecküberdachungen» der Scheinwerfer. Zu Zierelementen aufgewertete Luftauslassschlitze fanden sich sowohl hinter den vorderen wie den hinteren Radhausauschnitten. Dies waren Designelemente, die Schule machen sollten. Dem nach Bertones eigener Beurteilung dennoch als zu zurückhaltend geformten Iso Rivolta war – nicht zuletzt im Export – beachtlicher Erfolg beschieden: Von Anfang 1963 bis 1970 wurden immerhin 770 Iso Rivolta hergestellt; nach der anfänglichen Aufbauproduktion bei Bertone übernahm Iso die Karosserielehren für eine Herstellung in Eigenregie.



Oben: In zeichnerischer Darstellung das reichhaltige Armaturenbrett, hier mit der typischen Bertone-Radioblende (ip).



Rechts außen: De-Dion-Hinterachse (auf Wunsch mit automatischem Salisbury-Sperrdifferential - ip).



Der Iso Rivolta in der Durchsichtzeichnung; sie soll auch die günstige Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse veranschaulichen (ip).



1968/69 zeigte sich der Iso Grifo GL äußerlich nur wenig verändert (V8, 5354 ccm, 355 SAE-PS – iw).

Grifo – der zweite Schritt für Iso

Im November 1963 folgte wie gewohnt der Automobilsalon von Turin, und schon wieder überraschte Bertone mit einer begeisternden Neuheit; diesmal statt im Bereich der reinen Dreamcars in der Sparte der käuflichen Traumautos. Auf der Basis des Iso Rivolta GT hatten Nuccio Bertone und Giorgetto Giugiaro ein zweisitziges Fastbackcoupé geschaffen. Es hieß Grifo (Vogel Greif) und war von hinreißender Eleganz. Hierzu wurde der Radstand um 20 auf 250 cm verkürzt. Der in der Front vertieft angeordnete Kühlergrill war vertikal zweigeteilt, was ein wenig an den Ferrari 250 GT von 1962 erinnerte, und das Fließheck wurde von einer riesigen Panoramarückscheibe geprägt. Zu den horizontal

gerippten Luftauslässen hinter den Radausschnitten gesellte sich eine analoge Innenraumventilation an den hinteren Dachträgern.

Statt auf Borrani-Drahtspeichenrädern rollte dieses als Iso Grifo A3 L bezeichnete, 1280 kg wiegende Coupé auf formvollendeten gelochten Leichtmetallrädern. Die Leistung des wie beim Iso Rivolta aus dem Chevrolet Corvette stammenden 5,4-Liter-V8-Triebwerks wurde mit 405 SAE- bzw. 350 DIN-PS, die Höchstgeschwindigkeit je nach Achsuntersetzung mit 209, 224, 240 oder 275 km/h angegeben. Die Karosserien für den Iso Grifo A3 L entstanden, neben den viersitzigen IR-Modellen, erst ab Herbst 1965 bei Bertone und im Iso-Werk und zwar in einer Kadenz von einem Exemplar pro Woche. Das Basismodell mit 300 SAE-PS war auch mit GM-Automatikgetriebe zu haben.

A3 C: von Bizzarrini für den Renneinsatz

Hinter dem Grifo stand – wie schon im Falle des Iso Rivolta GT – der ehemalige Ferrari-Ingenieur Giotto Bizzarrini, der in Livorno seine eigene Firma Autostar betrieb. Ihn hatte Renzo Rivolta beauftragt, einen besonders leistungsfähigen GT zu entwickeln, der sich als Ergänzung neben das luxuriöse viersitzige Coupé stellen ließ. Bizzarrini träumte aber gleich von einer noch leistungsfähigeren Version, die sich für den Renneinsatz eignete. Damit fand er aber bei Rivolta kein «Musikgehör». Daher realisierte Bizzarrini in Eigeninitiative mit Hilfe von Bertone nebst dem Grifo A3 L (= Lusso) auch eine leichtgewichtige Rennversion A3 C (= Corsa oder Competizione) Berlinetta, die ebenfalls auf dem



Die sportliche betonte Zweisitzerversion des Iso Rivolta: Iso Grifo A3 L, 1963 (V8, 5354 ccm, 350 PS – bw).



In der Bertone-Werkstatt 1963: die Alu-Rohkarosserie der leichtgewichtigen Rennsportvariante Iso Grifo A3 C mit verkürztem und mit Stahlrohren verstärktem Unterbau (1150 kg; mit Corvette-V8 bis 305 km/h- iw).



Es gab die Rennsportvariante alsbald auch als Bizzarrini A3 C sowie als Straßenversion Bizzarrini 5300 GT Stradale (hier im Bild - wb).



Schon 1964 schlug Bertone in Genf ein Iso-Grifo-Cabrio vor (bw).



Der 1968 entstandene Miura Roadster blieb ein Einzelstück (aufgenommen anlässlich des Concours d'Élégance Villa d'Este 2002 – rg).



Die Scheinwerfer mit einer Art Augenwimpern klappten nach vorne aus der Karosserie (wb).

fer Salon 1966 – auf die Räder stellte, übertraf alle Erwartungen: Ein Mittelmotorcoupé von unübertrefflicher Sportlichkeit und gleichzeitig stilvoller Eleganz, ein Straßensportwagen unverwechselbarer Attraktivität, kurz, ein Glanzstück des Automobildesigns, das in die Geschichte einging (s. Textbox «Miura wurde zur Ikone» Seite rechts).

Mit diesem als Miura P 400 bezeichneten, nur 105 cm hohen Zweisitzer waren kurze gerade Linien und Kanten mit wenigen, just am zweckmäßigen Ort eingefügten Biegungen kombiniert. Rundlich waren bloß die Karosserieenden, die Mulden der hochklappbaren Scheinwerfer, die Radausschnitte und der hintere Abschluss der Türfenster.

Der Modellname bezog sich auf Antonio Miura, einen spanischen Züchter erfolgreicher Kampfstiere. Für solche hatte der im Sternzeichen des Stiers geborene Ferruccio Lamborghini eine besondere Vorliebe. Weitere Namen aus diesem fernen Fachbereich sollten folgen. Bereits besaß Lamborghini einen gesenkten Hauptes angreifenden Stier als Markensignet. Daneben nahm sich Ferraris Pferdewappen geradezu harmlos aus..., selbst wenn man das Cavallino Rampante (das sich aufbäumende Pferdchen) zum bissigen Hengst hochstilisierte.

Die technische Besonderheit des Miura lag in seinem quer eingebauten V-12-Mittelmotor. Das Bewältigen der mit dieser unge-

wohnten Konfiguration verknüpften Probleme war eine Meisterleistung. Beim Prototyp galt es die Neigung zur Motorüberhitzung und das unzumutbar laute Ansaugeräusch unmittelbar hinter den Köpfen der Insassen in den Griff zu bekommen. Da war bis zu einer Kleinserienherstellung noch etliche Abstimmungsarbeit fällig.

Hinzu kam aber noch ein ganz anderer, auf die rein persönliche Einschätzung beruhender Aspekt: Denn weder Bertone noch Lamborghini hatten auch nur entfernt mit dem alsbald einsetzenden Verkaufserfolg gerechnet. Ganz im Gegenteil, wie eine zwar etwas derb klingende, aber wohl keineswegs als abschätzig zu bewertende Bemerkung bewies: Als der Miura 1966 auf dem Genfer Salon vorgestellt wurde, äußerte Ferruccio Lamborghini gegenüber den Bertone-Leuten: «... nun, vielleicht werden wir ein Dutzend Spinner finden...».

Supersportwagen 1966

(2-sitzig)	Zyl.	ccm	PS
AC Cobra 427	US-V8	6997	425
Aston Martin DB 6	Six	3995	286
Bizzarrini 5300 Strada	US-V8	5359	(SAE) 365
Chevrolet Corvette	US-V8	5359	(SAE) 295
De Tomaso Mangusta (1967)*	US-V8	4728	306
Ferrari 330 GTC	V-12	3967	300
Ferrari 500 Superfast	V-12	4963	400
Ford Mustang Shelby 350 GT	US-V8	4728	(SAE) 310
Ford GT 40 (Street Version)*	US-V8	4728	(SAE) 335
Iso Grifo Lusso GL 300	US-V8	5359	(SAE) 300
Jaguar E-Type 4.2	Six	4235	(SAE) 259
Lamborghini 350 GT	V-12	3464	280
Lamborghini Miura P 400*	V-12	3929	350
Maserati 2 Posti (Mistral)	V8	4014	255

*) mit Mittelmotor

Wurden zu neuen Geschäftspartnern: Ferruccio Lamborghini und Nuccio Bertone (bw).



sollte. Als Präsentationsort und -datum wurde die Expo-Weltausstellung im ostkanadischen Montreal gewählt, die am 28. April 1967 eröffnet wurde.

Bei Bertone entstand auf einer Plattform mit 235 cm Radstand – was jenem des Giulia GT entsprach, jedoch mit 2-Liter-Vierzylindermotor – ein weiteres Sportcoupé, das sich von den anderen Kreationen dieser Art grundlegend unterschied. Die Tatsache, dass dieses optische Ziel erreicht wurde, ist bemerkenswert, denn wie oft gleichen sich doch zur gleichen Epoche im gleichen Studio erarbeitete Modelle! Die Motorhaube war wiederum in der Art einer umgekehrten Schale über den gesamten Wagenvorderteil samt Radhäusern gelegt. Besonders auffallend waren die unter einzelnen Lamellengittern steckenden Doppelscheinwerfer. Bei deren Einschalten klappten die Blenden nach unten. Dieses Lamellenmotiv fand seinen Gegenpart an den hinteren Dachträgern, die sieben übereinander gestufte horizontale Schlitz aufwiesen. Nein, da wurde kein Mittelmotor mit Ansaugluft versorgt, sondern ein Modell-Erkennungszeichen par excellence geboten.

Es war klar, dass dieses an der Expo 67 drüben in Kanada gezeigte, aber alsbald auch in der Alten Welt viel beachtete Topmodell nicht nur weltweit die Fans der traditionsreichen Mailänder Marke, sondern generell die Autoliebhaber ansprach. Aber es waren die Gewerkschaften des staatlichen Autowerks, die den Erwartungen sowohl der Kaufinteressenten wie auch der Firmenleitung einen dicken Strich durch die Rechnung zogen. Sie stellten sich auf den ideologischen Standpunkt, dass ein Staatsbetrieb wie Alfa Romeo keine Luxusautos bauen dürfe. Es kam zu einem ellenlangen Seilziehen...

Zudem noch weiteres Ungereimtes

Parallel zu diesem sozialpolitischen Hintergrund brachten auch Meinungsverschiedenheiten zwischen den Protagonisten Alfa



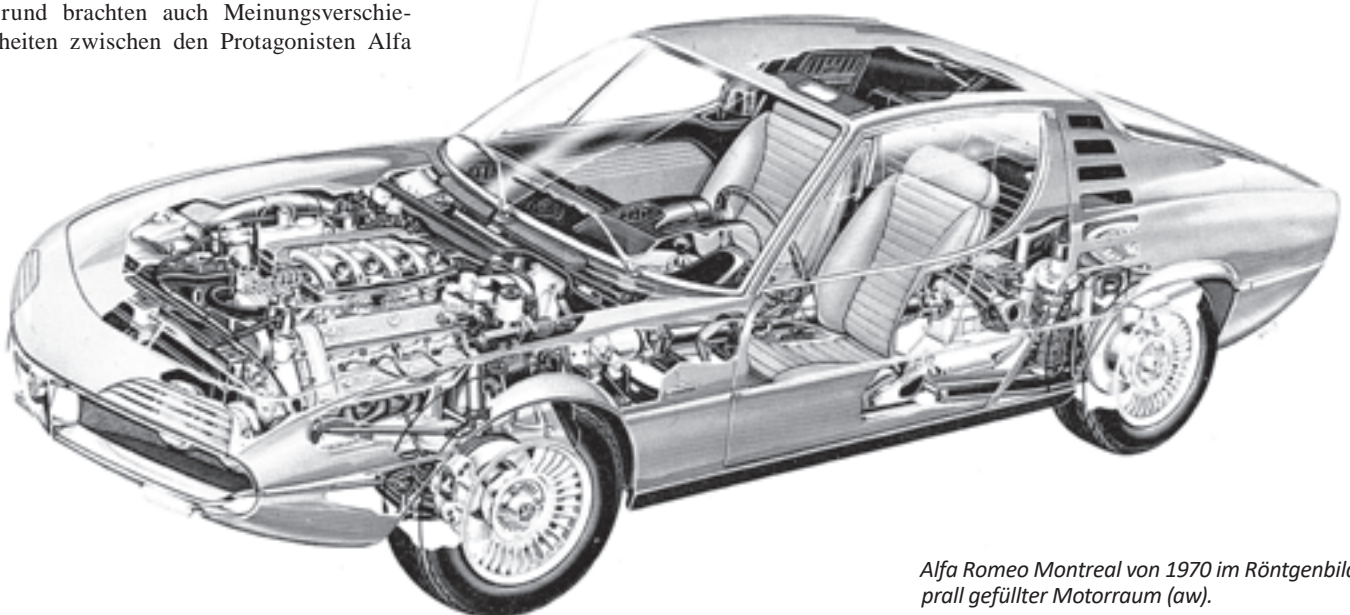
Moderne Autoskulptur vor italienischem Monument: Alfa Montreal (V8, 2593 ccm, 197 PS – aw).

Romeo und Bertone die Montreal-Begeisterung hinter den Kulissen ins Stocken. Während der Montreal in Grugliasco im Aufbau begriffen war, konnte Bertone im März 1967 die triumphale Aufnahme des Marzal auf dem Genfer Salon feiern. Dies irritierte Giuseppe Luraghi, den damaligen Alfa-Romeo-Präsidenten, zutiefst. Er war der Ansicht, dass Bertone alle seine Visionen, Fähigkeiten und Mittel ausschließlich in das Projekt Montreal hätte stecken sollen, dessen Vorstellung auf wenige Wochen später angesetzt war.

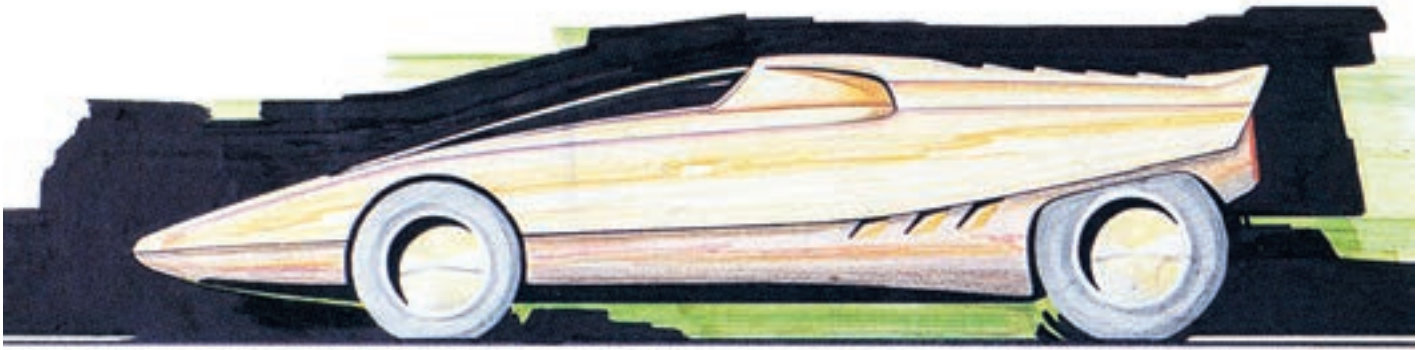
Darauf kamen die zunehmend ambitionierter werdenden Vorstellungen auf Alfa-Seite hinzu. Anstatt des ursprünglich vorgesehenen, auf 2 Liter Hubraum vergrößerten Vierzylindermotors aus dem Giulia GT, entschloss man sich in Mailand dazu, den Montreal mit einem komplexen, aber prestigeträchtigen V8-Motor zu bestücken. Offenbar wollte man dem bei Ferrari entwickelten V6 im Fiat Dino die

Stirn bieten. Als Ausgangspunkt diente jetzt das hochkarätige Antriebsaggregat aus dem Rennsport-Zweisitzer des Typs 33, den Alfa Romeo erfolgreich einsetzte und weiterentwickelte. Vergeblich plädierte Nuccio Bertone für vergrößerte Grundmaße. Er wies darauf hin, dass die vorgesehene Fahrzeugarchitektur durch die geänderte Motorwahl aus dem Gleichgewicht komme. Denn nun musste die Antriebseinheit weiter nach hinten verschoben werden. Damit entrückten sowohl die Pedalerie wie das Lenkrad einer optimalen Position.

Der Rennsport-Prototyp 33/2 wurde im März 1967 erstmals eingesetzt. Er war das Produkt der dem Rennsport verpflichteten Alfa-Tochterfirma Autodelta. Diese war im Juni 1966 unter der Leitung von Ing. Carlo Chiti von Alfa Romeo übernommen und von Udine nach Settimo Milanese verlegt worden. Das als Mittelmotor eingebaute Triebwerk des



Alfa Romeo Montreal von 1970 im Röntgenbild: prall gefüllter Motorraum (aw).



Schon im Entwurf ein vielversprechendes Design (bw)...



...und erst recht in gekonnter Zurschaustellung (bw).

Der Carabo brachte die ersten Scherentüren

Im Herbst 1968 bescherte Bertone dem Salon de l'Auto in Paris den Carabo (ein Name, der an den Scarabeo, einen mystischen Käfer, gemahnte). Er war ein weiterer echter Bertone-Dreamcar, und er hielt hinsichtlich Originalität, neuem Ideengut und Auffälligkeit gegenüber früheren Zukunftsvisionen in nichts zurück. Von der Seite betrachtet wirkte der Carabo wie ein Keil, denn so zugespitzt war seine Front geformt. Natürlich handelte es sich erneut um eine Mittelmotorkonstruktion. Die Basis lieferte der Alfa Romeo 33 Stradale (s. Bild Seite 100, Kapitel über «Alfas Montreal...»). Dessen rennsportlich angehauchter V8 mit 2 Liter Hubraum und 230 PS bei 8800/min mochte theoretisch hervorragend in den Carabo passen, kam aber höchstens zu Demonstrationszwecken zum Einsatz.

Die Besonderheit des Carabo bestand in seinen Türen. Sie öffneten an einem zentralen kräftigen Scharnier vorne an der Gürtellinie und auf der Höhe des Armaturenbretts angelenkt senkrecht nach oben. Italienisch hieß dies «grandi porte ad apertura verticale e in avanti» und auf Englisch «large doors that



Ein damals in der Fachpresse vielverbreitetes Bild: Nuccio Bertone mit dem Carabo von 1968 (bw).



Die Proportionen waren von der Limousine 264 vorgegeben; hier die ab Modelljahr 1979 gebaute Zweitversion ohne Vinylbelag auf dem Dach (vo).

von dem bis 1973 gebauten Sportkombi 1800 E/ES abgelöst. Mit den ab 1974 eingeführten Baureihen 244/264 gab es bei den großen Volvo-Modellen nur noch Zwei- und Viertür-Limousinen sowie den fünftürigen Kombi 245. Aber am Volvo-Sitz in Göteborg erkannte man, dass die Coupé/Sportkombi eine auch dem Prestige schadende Lücke hinterließen. Zudem ließ die Nachfrage nach dem zweitürigen Sechszylindermodell zu wünschen übrig.

In Schweden entworfen, in Italien umgesetzt

Daher erhielt Volvo-Chefdesigner Jan Wilsgaard den Auftrag, auf Basis des neuen Modells 264 ein Coupé zu entwerfen. Es wurde darauf im Karosseriedesignatelier von Sergio Coggiola in Turin zum Prototyp umgesetzt und auf dem Genfer Salon 1977 als neues Volvo-Topmodell 262 C vorgestellt. Die Serienherstellung erfolgte auf einer eigens bei der Carrozzeria Bertone in Grugliasco eingerich-

teten Montagelinie; Volvo hätte dazu keine freie Kapazität gehabt. Die gesamten Bauteile wurden an Bertone geliefert, einschließlich des PRV-V6-Motors. Dieser wurde von der Société Franco-Suédoise des Moteurs PRV (Peugeot/Renault/Volvo) in Frankreich hergestellt und war ein 140 PS leistender 2,7-Liter-Motor mit 90° Gabelwinkel und Benzineinspritzung, der auch in den Volvo 264, Peugeot 504 V6 und Renault 30 TS im Dienst stand. Der Kraftübertragung diente ein 3-Stufen-Automatgetriebe von Borg-Warner.

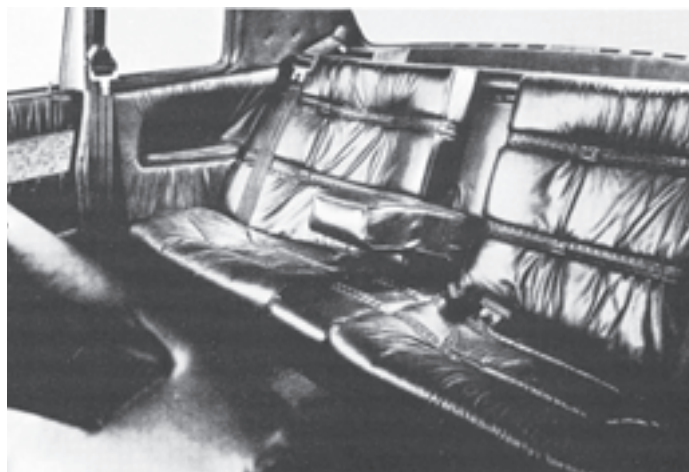
Bei 264 cm Radstand war der 262 C 488 cm lang und 136 cm hoch; er war somit 2 cm kürzer und 7,5 cm niedriger als die Limousine 264 GLE. Dank der tiefer angeordneten Sitze ergab sich genügend Kopfraum selbst für vier schwedische Hünen. Prägnantes Merkmal war der schwarze Vinylüberzug auf dem Dach und den breiten hinteren Dachträgern. Anfänglich war eine silberfarbene Lackierung die Standardfarbe. Der Innenraum war betont luxuriös und widerspiegelte mit generösem

Einsatz von Knautschleder und Walnussholz viel Handarbeit. Hinzu kamen elektrische Fensterheber sowie Klima- und Stereoanlage. Mit der Modellpflege und der auf 148 PS angehobenen Leistung für den Jahrgang 1979 wurde ab Herbst 1978 auf den Vinylüberzug verzichtet, und Goldgelb war nun die Standardlackierung. Zudem erhielt das Coupé eine Frontschürze, neue Leichtmetallräder und nebst einem breiteren Kofferraumdeckel um die Ecken gezogene Heckleuchten.

Von Designfans wurden die Proportionen des 262 C wegen der von der Limousine vorgegebenen hohen Gürtellinie nicht gerade als ein Non-plus-ultra eingestuft. Dennoch wurden bis im Sommer 1980 in Grugliasco immerhin 6622 dieser Volvo-Coupés modifiziert, montiert, lackiert und fertiggestellt. Rund 5000 von ihnen gelangten in die USA (mit 127 PS)..., womit sich für Bertone eine Parallele zum Fiat X1/9 ergab, dessen Käuferschaft sich ebenfalls vorwiegend jenseits des Atlantiks fand.



Armaturenbrett und Innenraum waren reichhaltig und luxuriös ausgestattet (bw).



Ein echter Viersitzer, denn im Volvo 262 C gab's auch im Fond genügend Platz (vo).



Das bei Bertone ausgearbeitete Cockpit mit Fahrdatenprojektion über dem Instrumententräger (eine Art Head-up-Vorläufer) wurde nicht übernommen... (cw),

Links: In der Werbung wurden dem Citroën XM die Attribute «Ausdruckskraft, Charakter, Persönlichkeit, Eigenständigkeit» zugeschrieben... und dies zu Recht (Modell V6, 2975 ccm, 170 PS – ci).

Die Stilrichtung des BX diente als Vorbild

Schon mit dem 1982 vorgestellten Citroën BX hatte Bertone ein eigenständiges, von der damals üblichen Stilrichtung abweichendes Design verwirklicht. 1984 konnte nun das Bertone-Designstudio in Caprie gegen die beiden PSA-eigenen Designzentren antreten. Zufällig zeigten sowohl die Bertone-Skizzen wie die Entwürfe der hauseigenen Citroën-Designer eine Gemeinsamkeit, nämlich den «Hüftschwung» in der Gürtellinie oberhalb des hinteren Radhauses. Diese Eigenheit war im Bertone-Entwurf mit einem ausgeprägt kantigen Ansatz kombiniert und sorgte für den Unterschied. Wie Bertone-Chefdesig-

ner Marc Deschamps später schilderte, schuf er die entsprechende erste Skizze im Oktober 1984 im Flughafen Paris Charles-de-Gaulle, beim Warten auf den Rückflug nach Turin. Sein Entwurf zeigte bereits jene klar erkennbaren Konturen, wie sie darauf von PSA-Präsident Jacques Calvet und Citroën-Chef Xavier Karcher auserwählt wurden. Sowohl die Citroën-eigenen Vorschläge wie ein von Marcello Gandini ausgearbeiteter Entwurf mit aerodynamischem Fließheck wurden nicht weiterverfolgt.

Zu den Besonderheiten des neuen großen Citroën zählte die als «Lichtgürtel» bezeichnete Rundumverglasung der Karosserie. Sie basierte auf einer vergleichsweise tief durchgezogenen Gürtellinie, die zu hohen, für viel

Licht sorgenden Seitenscheiben verhalf. Zwischen den Fondsitzen und der Heckklappe gab es (für die Topausführung) sogar eine 13. Glasscheibe. Und ja, auch die Heckklappe war bei diesem Fahrzeugkaliber noch ungewöhnlich. Sie hatte 1965 mit dem epochalen Renault 16 auch in der Mittelklasse Eingang gefunden. Für die Innenausstattung lagen nicht weniger als sechs Entwürfe zur Wahl. Einer hypermodernen Armaturenbrettversion mit Schalteransammlung auf der Lenkradspeiche und auf beidseitigen Auslegern sowie den Entwürfen von Bertone und Gandini wurde eine vergleichsweise schlichte Lösung vorgezogen, die Bob Matthew aus der PSA-Abteilung Vorentwicklung ausgearbeitet hatte (s. Fotos oben und rechte Seite oben).

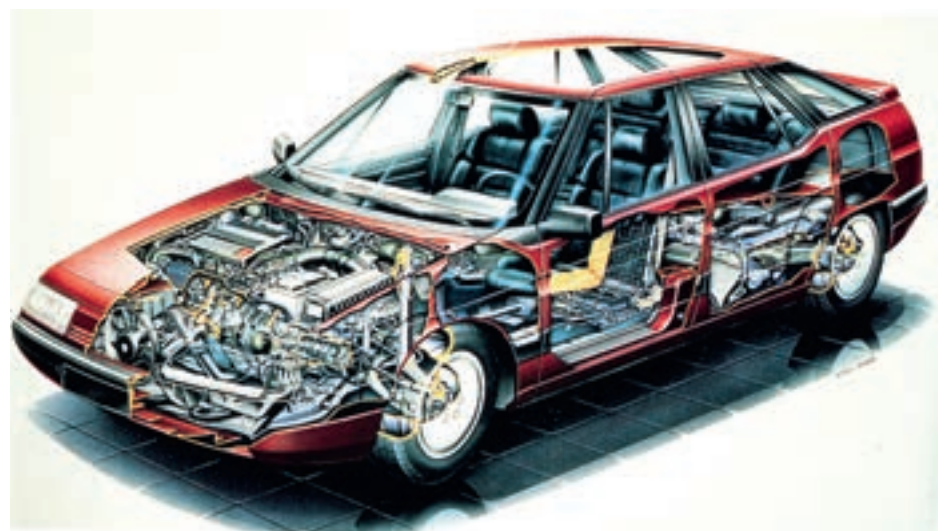
Die XM-Vorgänger mit Fließheck:



Citroën DS (Modell DS 20, 1970 – wb)



Citroën CX (Modell GTI Turbo, 1985 – wb)



Der XM war eine raffiniert-aufwendige Konstruktion, die unter Einsatz modernster elektronischer Entwicklungs- und Konstruktionsmethodik entstand (cw).



Wie ein Kampfjet ohne Flügel: Aerodynamik aus dem Fiat-Windkanal, Verbundmaterialien aus dem Flugzeugbau – der Bertone ZER noch als Modell (bw).

Zurück zu Rekordfahrten... jetzt mit Elektropower!

1992 hatte Bertone in Genf und Turin mit dem der Zukunft verschriebenen Elektrosprinter Blitz für Aufsehen gesorgt. 1994 stand auf dem Salon von Turin ein noch viel spektakuläreres Automobil, nämlich ein langgestrecktes, zigarrenförmig aerodynamisch ausgebildetes Geschwindigkeits-Rekordfahrzeug mit der Bezeichnung ZER für Zero Emission Record. Klar, dass da die Kenner der Geschichte an den Bertone Abarth 750 zurückdachten, mit dem 1956 auf der Piste von Monza zwanzig Geschwindigkeitsrekorde in drei Hubraumklassen herausgefahren wurden.

Damals wurde selbstverständlich mit hochgetunten Verbrennungsmotoren gefahren, während nun auf Elektroantrieb gesetzt wurde. Zur gleichen Zeit konstruierte auch die Familie Campbell des berühmten Rekordfahrers Malcolm Campbell ein Elektrorekordauto, mit dem die bei 175 mph = 281,7 km/h angelangte Rekordmarke von amerikani-



Dank extremer Aerodynamik kam der ZER auf eine Stirnfläche von bloß 0,62 m² (bw).

schem in englischen Besitz zurückgeholt werden sollte.

Wie schon im Blitz wurden im ZER «zunächst» weitgehend herkömmliche Blei/Säure-Batterien eingesetzt. Zwar handelte es sich auf optimierte Einheiten, doch musste das Fahrzeug grundsätzlich auf das Mitführen einer geballten Ladung Batterien ausgerichtet werden. Dazu wurde von Bertone hervorgehoben, dass im hauseigenen Forschungs- und Entwicklungszentrum in Caprie eine «ideale Plattform entstanden ist, die sich für die Verbesserung zahlreicher Kategorienrekorde jeder Antriebsart und Energiequelle eignet». Das gesamte Fahrzeug wurde bei Bertone in Eigenregie konstruiert. Einzig Elektromotor und Batterien wurden angeliefert, sowie die Spezialreifen der Dimension 115/70-16; diese stammten von Michelin, und sie waren auf einen besonders geringen Rollwiderstand ausgerichtet.

Mit 36 Batterien 360 km/h im Visier

Ziel war die Kreation eines Elektroprototyps von technisch und stilistisch richtungweisender Aerodynamik. Zahlen bewiesen, dass diese Vorgabe weitgehend erreicht war: Für den Luftwiderstandsbeiwert wurde ein Rekordwert von C_w 0,115 gemessen; entsprechend klein blieb die Stirnfläche mit nur gerade 0,62 m². Der ZER war denn auch wesentlich kleiner, als es die zeitgenössischen Fotos vermuten lassen: Bei 420 cm Länge war er 99 cm schlank und bescheidene 81,5 cm hoch.

Nuccio Bertone hob hervor, dass diese Werte dank der von Fiat ermöglichten Arbeit im Windkanal und dank der leichtgewichtigen Verbundstoffmaterialien aus dem Armeeflugzeugbau ermöglicht wurden. Er lobte in diesem Zusammenhang die konstruktiven Eingebungen des langjährigen Innenraum-Chefdesigners Eugenio Pagliano. Ihm kam zugute, dass die Modellfliegerei sein großes Hobby war, und er damit über ein besonders ausgeprägtes Gefühl für die Aerodynamik verfügte. Gemäß Bertone-Beschleunigungsdiagramm sollten die erreichten Aerodynamikwerte und das Gewicht bei einer Leistung von 150 kW für eine Geschwindigkeit von 100 m/s bzw. 360 km/h gut sein. Die 150 kW Leistungsspitze hatten 36 Blei/Säure-Batterien zu liefern, und beim Motor handelte es sich um eine bürstenlose Gleichstromeinheit, die von einem Kleincomputer gesteuert wurde. Für die Klasse 2 wurde das ZER-Gewicht wie folgt aufgeschlüsselt:

Plattform mit Rädern, Bremsen usw.	210 kg
Karosserieschale	30 kg
Motor, Kraftübertragung, Elektronik	120 kg
Batteriesatz	600 kg
Insgesamt	960 kg



Im Jahr 1899 wurde erstmals die 100-km/h-Grenze durchbrochen und zwar mit Elektroantrieb: «La Jamais Contente» von Camille Jenatzy erreichte 105,88 km/h (rg).



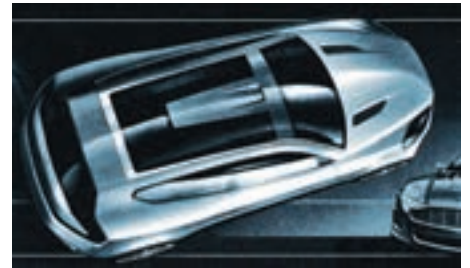
Bei wesentlich mehr Innenraum wuchs der Radstand des Jet 2 gegenüber dem Aston Martin Vanquish um 21 auf 290 cm und die Gesamtlänge um 21,5 auf 488 cm (V-12, 5935 ccm, 466 PS – bw).

Unten: Auf dieser Entwurfsskizze zeigt sich die Auslegung samt Entlüftung des dreiteiligen Glasdaches (bw).

Jet 2 – Bertones Aston Martin Nr. 6

Von 1953 bis 1957 hatte Bertone nicht weniger als vier Aston Martin DB 2/4 zum rennsportlichen Barchetta, luxuriösen Cabrio oder Coupé gewandelt, und 1961 entstand auf der Basis des DB 4 GT ein als Jet bezeichnetes 2+2-Coupé eigenständiger Formgebung. 43 Jahre nach dem von Giorgetto Giugiaro gestalteten Jet erfolgte – nun auf dem Genfer Salon 2004 – die Vorstellung des Bertone Jet 2. Ausgangspunkt war der Aston Martin Vanquish (Bezwinger), das Topmodell der Marke aus Newport Pagnell, die sich seit 1987 im Besitz der Ford Motor Company befand: mit 5935-ccm-V-12-Leichtmetallmotor, DOHC, 48 Ventilen und 466 PS. Abgesehen von einem um 21 auf 290 cm verlängerten Radstand wurde der Unterbau weitgehend originalgemäß übernommen. So entstand der Jet 2 statt als «ziemlich knappes» 2+2-sitziges Coupé als ein «nahezu echt» viersitziger Sportkombi. Dieser Karosserieart hatte Bertone auf überzeugende Art bereits 1986 mit dem Zabrus auf der Basis des Citroën BX gehuldigt.

Gemäß dem von Bertone eigens veröffentlichten Prospekt war der Jet 2 ein «custom-built» vehicle in a «made-to-measure» suit by a great tailor...», also ein extra angefertigtes Fahrzeug im Maßanzug eines großen Modeschöpfers. Bei diesem handelte es sich um die 1925 gegründete Firma Foglizzo. Sie war von der Firmenchefin Lilli Bertone persönlich ausgewählt worden; ohnehin sollte dieser «Spezial-Aston» ihr als persönliches Auto dienen. Erwähnt wurde, dass der Beibehalt der Originalmechanik unter der Karosseriehaute die Investitionen limitiert und jene Elemente nicht verändert, die für eine Typen genehmigung maßgebend sind. Diese Aussage reflektiert, dass man bei Bertone ernsthaft an die Auflage einer Kleinserie des Jet 2 dachte. Zitiert wird in dieser Broschüre auch Dr. Ulrich Bez, CEO von Aston Martin: «Wir müssen stets alle Möglichkeiten unserer Marke ausloten, und dieser Bertone Jet 2 ist ein sehr interessantes Konzept. Es enthält eine Anzahl Ideen, die wir vielleicht für die Zukunft in Erwägung ziehen können. Daher unterstützt Aston Martin dieses Projekt.» In der Tat hat Dr. Bez darauf den Fortgang der Jet-2-Aufbaus mit mehreren Besuchen in Caprie mitverfolgt.



Man träumte von 30 bis 90 Exemplaren

Das Konzept für den Jet 2 wurde von Bertones Managing Director Roberto Piatti festgelegt, während Chefdesigner Giuliano Biasio die Konturen schuf. Nur die Front sollte unverkennbar auf die Marke Aston Martin hinweisen. Einzelne Stilelemente wie die fließenden Linien und der «muskulöse Hüftschwung» mochten zwar vom Jet des Jahres 1961 inspiriert sein, doch stieg die Gürtellinie leicht durchgebogen konsequent nach oben an, während die Dachkontur in passend sanftem Bogen ans Heck führte, um dort in ein Schrägheck überzugehen, das sich – von hinten gesehen – als eine furios-elegante Designschöpfung zeigte: mit einem horizontalen Doppelband, das oben die Heckscheibe und darunter die voll integrierten Rücklichter umfasste. Diese Umrandung der vorgesehenen, aber noch nicht ausgeführten Heckklappe verkörperte ein Äquivalent zur traditionellen Aston-Martin-Kühlergitterform.

Der Jet erwies sich als eine Neuinterpretation des Sportkombidesigns, allerdings ohne die Geräumigkeit der Shooting Brakes, wie sie in den 60er-Jahren von Harold Radford auf Aston-Martin-Basis gebaut wurden oder wie sie der Schweizer Beat Roos um die Jahrtausendwende einzelstückweise aus modernen Aston-Coupés verwirklichte. Die Zusatzsitze hinter dem luxuriös gehaltenen, mit blauem Leder ausgekleideten sowie mit Edelhölz und Aluminium verzierten Cockpit ließen sich völlig plan in die Ladefläche umlegen. Diese bestand aus Birnbaumholz und trug Längszierleisten aus Aluminium, ganz nach dem Vorbild der Riva-Luxusboote aus der Nach-



Auch bei seiner weich gerundeten Einbettung in die Front ließ sich die Herkunft des Kühlergrills klar erkennen: Aston Martin (rg).



Sportlich-stämmig gab sich die als Shooting Brake (Sportkombi) bezeichnete Abwandlung des Aston Martin Rapide: Bertone Jet 2+2, 2013 (V-12, 5935 ccm, 477 PS – bw).

Aston Rapide alias Jet 2+2 von Bertone Officina

Der Nuccio wurde zum Star der Motor Show von Katar, die vom 28. Januar bis 2. Februar 2013 stattfand. Zudem wurden dort die Einzelstücke Pickster (BMW-Basis) von 1998, Jet 2 von 2004 und B99 von 2010 ausgestellt. Zudem vermittelte Bertone dem zahlungskräftigen arabischen Publikum einen Einblick in seine «Product-Design»-Aktivitäten. Im Vordergrund stand das Modell des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnzugs Frecciarossa 1000 («roter Pfeil», s. Bild im Nachgang 10 auf Seite 306). Zu sehen waren in Katar zudem Entwürfe und Kleinmodelle von Gebäuden, die bei Bertone auf dem Gebiet der Lu-

xushotels und Privatresidenzen ausgearbeitet worden waren. Darin dürften sich auch die ambitionierten Personalerweiterungspläne reflektiert haben.

Allen Widerständen zum Trotz verstand es Lilli Bertone auch im Jahre 2013, eine neue Designkreation zum Genfer Salon zu bringen. Verwirklicht wurde sie von der neuen Abteilung «Bertone Officina» (Werkstatt), die eigens als hochspezialisiertes Atelier für den Bau von Einzelmodellen in der historischen Bertone-Tradition ausgestattet wurde. Sie sollte Wunschanfertigungen für Spezialkunden dienen und gleichzeitig veranschaulichen, wie Bertone den Autoherstellern zur Hand gehen konnte, um aus eigenen Serienmodellen «custom-built cars» (Sonderausführungen)

abzuleiten. Dies nach dem Vorbild der Fünfziger- und Sechzigerjahre, aber mit modernen Qualitäts- und Sicherheitsstandards.

Mit dem Dream- bzw. Concept-car des Jahrgangs 2013 wurde einerseits dem 100-Jahr-Jubiläum der Marke Aston Martin wie auch den 60 Jahren Zusammenarbeit mit der berühmten englischen Sportwagenmanufaktur gedacht. In der Tat hatten Lionel Martin und Richard Bamford 1913 ihren ersten Sportwagen konstruiert. Doch für die Vollendung ihres zweiten Wagens mussten sie wegen des Ersten Weltkriegs bis 1919 warten. 1947 wurde ihr Werk vom Industriellen David Brown übernommen, wonach ab 1949 alle Modelle die Initialen DB erhielten. 1953 entstanden gleich zwei Aston Martin DB 2/4



Die Heckklappe des Jet 2+2 zeigte markante, bis in die Seitenflächen eingebogene Prägungen, die auch die Heckleuchten umfassten. Der Dachabschluss trug eine kurze Abrisskante (bw).



ÜBER 120 JAHRE AUTODESIGN...

... sind mit dem klangvollen Namen Bertone verbunden. Giovanni und Nuccio Bertone entwickelten mit ihrem großen Kreis renommierter Gestalter futuristische Conceptcars als inspirierende Vorbilder für die gesamte Automobilindustrie und stehen für eine Vielzahl realisierter Entwürfe, die ihre Gestaltungs- und Praxisqualität in einer Serienproduktion beweisen konnten. Diese Erfolgsgeschichte aufzuarbeiten, zu bewerten und korrekt in einem historischen Gesamtbild zu verankern, leistete mit dieser einmaligen und unabhängigen Dokumentation der profundeste Kenner Bertones:

Roger Gloor.

Der Fachjournalist der Schweizer Automobil Revue und weiterer Periodika hatte viele Jahre beruflich die Gelegenheit, Bertone, Pininfarina und die 1968 vom Bertone-Chefdesigner Giugiaro gegründete Firma Ital-Design zu besuchen, Hintergründe zu analysieren und auch die jüngsten Konzeptstudien Probe zu fahren. Nachdem Ital-Design zwischenzeitlich vom Volkswagenkonzern übernommen wurde und Pininfarina unter das Dach der indischen Mahindra-Gruppe kam, stellte Bertone 2014 seine Arbeit ein. Erstmals sind in diesem Buch alle Designvorschläge, Einzelstücke sowie realisierten Serienkarosserien für 40 Automarken erfasst.

Automobil-Kenner mit Interesse an Karosseriegestaltung, Produktdesigner und Automobil-Architekten finden hier eine Fülle bisher nicht bekannter Hintergrundinformationen zum Autodesign.

Die Vielzahl der 320 Bertone-Pkw-Modelle, ihre Beschreibung und Abbildung, ergänzende Tabellen sowie ein Namensregister von 1.290 Personen, Firmen, Organisationen, Marken, Modellen und Produkten der Zeit von 1912 bis 2019 qualifizieren dieses Werk als einmalig und informativ.

Es ist das erste Bertone Werkverzeichnis.

ISBN 978-3-487-08632-3



9 783487 086323

www.olms.de