

# CLASSIC DRIVER

## Intermeccanica Indra Coupé

### Style und Keil

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [Gooding & Company](#)

**Während sich Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre die Familienwagen tapfer in Biederkeit übten, sahen Sportwagen exakt so aus, wie man sie sich wünschte: Lange Motorhaube, scharfe Linien, Keilform. Der seltene Intermeccanica Indra macht da keine Ausnahme.**

Manchmal gibt es eine zweite Chance. Wer unlängst bei Gooding & Company den wunderbaren [De Tomaso Pantera](#), Baujahr 1974, verpasst hat, dem bietet sich nun eine neue Chance auf einen raren italienischen Sportwagenklassiker: den Intermeccanica Indra, ebenfalls Baujahr 1974. Der forstgrüne, restaurierte Wagen der Sportwagen-Manufaktur Intermeccanica punktet mit seiner überzeugenden Keilform, dem Design von Franco Scaglione und einem knapp 340 PS leistenden V8-Motor von Ford unter der Haube. Nur 127 Fahrzeuge entstanden in den Jahren 1971 bis 1974 in Turin, 125 davon mit GM-Motortechnik.

### Design von Scaglione

Der Intermeccanica Indra folgte auf das Modell Italia. Tatsächlich war das Auto das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen dem Designer Franco Scaglione und dem deutschen Fahrzeug-Individualisten Erich Bitter. Der hatte bereits einen geschäftlichen Kontakt zu Intermeccanica, da er deren Fahrzeuge in Deutschland angeboten hatte. Die Idee hinter den Automobilen von Intermeccanica war einleuchtend: Atemberaubendes Design sollte auf solide Großserientechnik treffen und somit für unkomplizierten Sportwagenspaß sorgen. Bislang fanden hier Komponenten aus den Regalen von Ford Verwendung.

Da Erich Bitter indes gute Verbindungen zu Opel und General Motors pflegte, wurde die Logistik beim Indra umgestellt. Die Macher setzten auf die kraftvolle Antriebstechnik des Opel Diplomat V8. Zudem sollte das Vertriebsnetz von Opel auch für den Intermeccanica Indra geöffnet werden. Ganz ähnlich hatte De Tomaso den Vertrieb seines Panteras mit Ford eingefädelt. Franco Scaglione erhielt erneut den Auftrag, das Design zu entwerfen. Er griff die Grundform des Italia auf und schärfte sie weiter. Scaglione glättete die Front mit Klappscheinwerfern. Die lange Haube stößt beim Indra unmittelbar an das weit zurück gesetzte Cockpit, an welches sich ein typisches und aufgeräumtes Fließheck anschließt: kurz, knackig und gut. Besonderes Merkmal des Indra sind die Karosserieschwerter über den Radhäusern - stilistisch ähnlich derer des Mercedes-Benz 300 SL Roadster. Die Rückleuchten aus dem Hause Alfa Romeo waren unterhalb der hinteren Stoßstange montiert. Tatsächlich entwickelte Scaglione drei Karosserievarianten: das hier gezeigte Coupé, eine Cabriolet-Variante und ein Coupé mit Stufenheck.

### Technik: Baukasten-Prinzip

Im Chassis wurde Großserientechnik aus dem Hause Opel verbaut. Die Antriebsstränge des Diplomat kamen üblicherweise zum Einsatz - entweder als 2,8 Liter Sechszylinder oder aber als 5,4 Liter V8 Motor. Das hier gezeigte Fahrzeug mit der Chassis-Nummer 11002525 weist jedoch einen knapp 340 PS starken Ford V8 Motor mit vier Holley-Vergasern auf. Es handelt sich laut Gooding & Company um das einzige originale Fahrzeug mit dieser Ausrüstung.

Hinzu kamen eine Hinterachse von DeDion, Einzelradaufhängung in der Front, Scheibenbremsen rundum und eine Viergang-Automatik. Erstmals wurde der Indra im März 1971 auf dem Genfer Automobilsalon gezeigt. Die Produktion für den europäischen Markt startete unmittelbar danach. Erst 1973 präsentierte Intermeccanica den Sportwagen auch in New York. Und das nicht ohne Erfolg. Danach jedoch wendete sich das Blatt. Ganz ähnlich wie bei De Tomaso gaben Qualitätsprobleme den Ausschlag. GM zog sich aus dem Projekt zurück und auch die Vertriebsmöglichkeit über Opel entfiel. Erich Bitter verabschiedete sich ebenfalls und lancierte wenig später mit dem Bitter CD sein eigenes GT-Projekt. Intermeccanica beendete im Jahr 1974 die Produktion nach insgesamt 127 gefertigten Fahrzeugen, davon zwei Sportwagen mit Technik von Ford.

**Direkt zum Angebot [klicken Sie hier](#). Alle Lots der Auktion finden Sie bei [goodingco.com](#). Im [Classic Driver Automarkt](#) bietet aktuell The Gallery Brummen eines dieser raren Coupés an.**

### Technische Daten

**Fahrzeugklasse:**

Sportwagen

**Karosserievarianten:**

Cabriolet, Stufenheck-Coupé, Fließheck-Coupé

**Technik:**

General Motors

**Motoren:**

Sechszylinder Reihe und V8

**Leistung:**

ca. 340 PS (Ford-Variante)

**Kühlung:**

wassergekühlt

**Getriebe:**

Viergang Automatikgetriebe

**Antrieb:**

Heckantrieb

**Leergewicht:**

ca. 1,5 Tonnen

**Radstand:**

2.578 mm

**V-max:**

über 240 km/h

**Produktion:**

von 1971 bis 1974

**Stückzahl:**

127 Fahrzeuge insgesamt





## Galerie



**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/intermeccanica-indra-coup%C3%A9>  
© Classic Driver. All rights reserved.