

# CLASSIC DRIVER

## Market Finds - Best of Europe

### Lead

Europa hat dieser Tage keinen guten Stand – dabei genügt doch ein Blick in die Automobilgeschichte, um zu erkennen: An den großen Ideen wurde schon immer über alle Grenzen und Nationalitäten hinweg gearbeitet. Ein Plädoyer.

Der Stolz auf die heimische Automobilproduktion mag für viele Menschen als ein letzter Pfeiler des Patriotismus in einer globalisierten Welt dienen – und doch war die Idee bereits eine Illusion, als Marken wie Aston Martin, Bugatti oder Lamborghini noch nicht zu internationalen Großkonzernen gehörten. Die Automobilindustrie hat sich in ihrer Geschichte nur selten um Grenzen und Nationalismen geschert, wenn es um die Entwicklung neuer und erfolgreicher Produkte ging. Oftmals sind gerade aus Kooperation mit Spezialisten aus unterschiedlichen Kulturkreisen die interessantesten Automobile entstanden. Die folgenden Klassiker aus dem Classic Driver Markt sollen daran erinnern, wie stark das Prädikat „Made in Europe“ doch bis heute auf der ganzen Welt wiegt.

## Britisch-polnische Technik, italienisches Design



Gibt es einen eleganteren britischen Sportwagen als den [Aston Martin DB4](#)? Wohl kaum, auch wenn das Label "Made in the UK" nur die halbe Geschichte erzählt. So war der Reihensechszylinder vom polnischen Ausnahme-Ingenieur Tadek Marek entwickelt worden, während der erste Karosserieentwurf des In-House-Designers Frank Feeley als "zu altbacken" verworfen wurde. Den Zuschlag erhielt schließlich der zeitlos-elegante Entwurf Bianchi Anderlonis, in dessen Mailänder Carrozzeria Touring der Aston Martin in leichte Aluminium-Bleche gekleidet wurde. Die grenzüberschreitende Arbeit macht den kosmopolitischen Superleggera-Sportwagen bis heute zum Inbegriff eines europäischen GTs.

## Französische Formen, italienische Kraft



Beim 1970 in Genf vorgestellten [Citroën SM](#) stammte ausnahmsweise nicht das Design aus Italien, sondern der Motor – ein vergleichsweise sportlicher Sechszylinder aus dem Hause Maserati, das Citroën zwei Jahre zuvor übernommen hatte. Aufgrund der strengen Fahrzeugbesteuerung nach PS-Zahl waren im Frankreich der Nachkriegszeit praktisch keine starken Motoren mehr gebaut worden, was die Ingenieure dazu nötigte, für sportliche Modelle jenseits der Grenzen die geeigneten Triebwerke zu suchen. Hatte der Facel Vega in den 1950er Jahren noch einen amerikanischen V8 verwendet, lag nun der Griff in italienische Regale nahe – auch wenn der Maserati-Schriftzug auf dem Motor mehr Drama versprach, als der gemütlich gefederte Citroën tatsächlich zu bieten hatte.

## Ein Schwede im italienischen Exil



Schon Mitte der 1950er Jahre hatte Volvo vergeblich versucht, mit dem P1900 in den europäischen Sportwagenmarkt einzusteigen. 1957 wurde mit dem [Volvo P1800](#) ein zweiter Anlauf gestartet – für die Gestaltung wurde der bei Frua in Italien beschäftigte Produktdesigner Pelle Petterson beauftragt, dem man als gebürtigem Schwede die Gratwanderung zwischen skandinavischer Rationalität und südländischer Emotion wohl am ehesten zutraute. Von 1961 bis 1963 wurde der „Schneewittchensarg“ übrigens bei Jensen Motors in England gebaut – und von Roger Moore alias Simon Templar als Dienstfahrzeug auserkoren. Erst später holten die Schweden die Produktion zurück in die qualitätsbewusste Heimat.

## Es ist kompliziert



Nachdem der französische Designchef Paul Braque mit seiner futuristischen Vision eines BMW Turbo bereits 1972 eine beachtliche Vorlage geliefert hatte, wurde Mitte der Siebzigerjahre der italienische Designer Giorgio Giugiaro mit der „Versachlichung“ des Mittelmotor-Projektes betraut. Zunächst sollte der bayerische Kantenkeil bei Lamborghini gebaut werden, doch in Sant'Agata hatte man den Mund etwas zu voll genommen. So verlagerte man die Produktion zu Baur nach Stuttgart, wo der [BMW M1](#) von 1978 bis 1981 gebaut wurde. Und auch wenn man in der Münchener Zentrale fortan kaum noch grenzübergreifend arbeitete, blickten die Designer nach dem Abenteuer M1 doch stets sehnsuchtsvoll über die Alpen – und machten BMW zur italienischsten aller deutschen Marken.

## Einmal quer durch Europa



Seine kreativste Epoche erlebte der europäische Automobilbau in der sogenannten "Coachbuilding Era", die in den 1930er Jahren ihren Höhepunkt erlebte und in den 1950er Jahren der Massenproduktion wich. Damals hatte fast jedes europäische Land eine renommierte Karosserie-Manufaktur, die Kundschaft war genauso international wie die Autos, die zum Einkleiden geschickt wurden. Die kosmopolitischste Marke jener Zeit war – wie der Name schon sagt – [Hispano-Suiza](#): Gegründet 1904 in Barcelona mit spanischem Kapital und unter der technischen Leitung des schweizer Ingenieurs Marc Birkigt, jedoch schon bald nach Frankreich verlegt, produzierte das Unternehmen einige der luxuriösesten Gefährte auf dem Kontinent. Mit dem Zweiten Weltkrieg endete jedoch der Traum vom großen paneuropäischen Automobil.

## Galerie























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/market-finds-best-europe>  
© Classic Driver. All rights reserved.