

Patent und komfortabel:
Sbarros Neuaufgabe seiner
eigenen Replik unter dem
Namen „BMW 328 America
Replicar“, ab 1986.



Designer-Schule

Franco Sbarro hatte inzwischen unter dem Namen Espace Sbarro auch eine „Ecole Sbarro pour l'Automobile Creative et l'Engineering“ eröffnet, in der seine Studenten in praxisnaher Ausbildung Auto-Design studieren konnten, was auf diesem professionellen Level in Deutschland nur in Pforzheim möglich ist.

Die BMW Connection kam gegen 1955 zustande, als der Prototyp einer neuen Repräsentationslimousine angefertigt wurde, der an anderer Stelle schon beschriebene Typ 505. Angeblich entstand dort auch die Karosserie zu der modernisierten Limousine, die oft von der bayerischen Staatsregierung verwendet wurde (1963).

Für dieses offiziell dem Chefdesigner Wilhelm Hofmeister zugeschriebene 502-Derivat mit den vier Scheinwerfern und der eckigen Dach- und Kofferraumpartie existiert eine Entwurfszeichnung von Giovanni Michelotti, bei dem Beratungsvertrag des Italieners mit BMW nachvollziehbar. Im Jahr 1969 ging der „staatstragende“ Wagen dann in Pension, auf Bayerisch übersetzt heißt das, er ging ins Werksmuseum. Später wechselte Ghia/CH nach Lugano, um mit dem Ende der Chassis-Ära und dem Beginn der selbsttragenden Aufbauten die Geschäftsgrundlagen zu verlieren und damit nach 1960 im Dunkel der Karosserie-Geschichte zu verschwinden. Wie alte Bilder zeigen, ist bei Ghia/Aigle offensichtlich auch ein Coupé auf BMW Basis entstanden.

Sbarro

Dass nicht nur amerikanische Wunder-Autos wie der Duesenberg, britisch-amerikanische Kooperationen wie der AC Cobra und der Bugatti des kleinen Mannes auf Volkswagen-Basis ihre Auferstehung feiern, ist im Zeitalter der Nostalgie in jeder Hinsicht sicher kein Wunder. Entsprechend dachte man aber schon vor Jahrzehnten in der Schweiz, wo Franco Sbarro, das automobile Wunderkind, bei seiner Liebe für Sportwagen fast notgedrungen auf den guten alten BMW 328 kam. Dieser Pionier unter den modernen Straßensportwagen erschien gut dreißig Jahre nach seinem Debüt in den 60er-Jahren erneut auf dem Markt.

Franco Sbarro empfand die klassische Form optimal nach, ließ sie in GFK herstellen und setzte sie auf ein Rohrrahmen-Chassis, das zum Teil in der – damals modernen – Sandwich-Bauweise verstärkt war. Die Komplett-Konstruktion wog inklusive Antriebstechnik knapp 750 Kilo, für damalige Zeiten extrem wenig, selbst in Relation zum originalen 328er.

Als Antriebsstrang kaufte sich Sbarro die Option für verschiedene damals aktuelle BMW-Motoren und -Getriebe: So gab es zum Beispiel Motoren vom 1602 an aufwärts (bis zum 2002ti). Entsprechend bot er im Baukastensystem Getriebe der Typenreihen 1602, 2002ti, 525 und 528 an. Das ganze Paket sorgte wie zu erwarten für dynamische Fahrleistungen, denn schon die Grundversion mit der 2002-Maschine fuhr Tempo 190, während die

Spitzenmotorisierung mit dem 2002tiii-Motor für echte 200 Sachen sorgte. Sein Prospekt zeigte auch weitere Motorisierungsmöglichkeiten wie die 2500-, 2800- und 3000er-Maschinen auf. Mit letzterer sollten sogar 250 km/h erreicht werden können! Das war bei der verhältnismäßig schlechten Aerodynamik des Ur-328 nur möglich dank des geringen Gewichts und zahlreicher munterer wiehernder Pferdestärken. Entsprechend der Ur-Version war Sbarros Replik sehr kurz und sehr schmal geraten, war dank des geringen Wendekreises auch sehr handlich und bot damit entsprechend dem echten 328 viel Fahrspaß für betuchte Käufer. Zum Ausnutzen dieser Fahrleistungen gab es ein leistungsfähiges Fahrwerk aus dem aktuellen BMW Programm mit abnehmbarem Überrollbügel und Doppelzweikreisbremse mit Scheiben vorne.

Dieses Sportmobil bot Franco Sbarro auch als Mini-Version für Kinder an, ähnlich wie es Ettore Bugatti mit seinen Rennwagen-Typen machte. Laut Sbarros eigener

Information hat er damals insgesamt 100 dieser Fahrzeuge angefertigt.

Dieser Klassiker aller Repliken feierte 1986 als BMW 328 America Replicar seine Auferstehung, inzwischen vertrieben von einer deutschen Firma namens Unicorn (Einhorn). Gewachsen waren aus Komfortgründen nicht nur Radstand, Länge und Breite, auch das Gewicht war inzwischen bei gut 900 Kilogramm angelangt. Dafür gab es außer einem Motor der Baureihe 325 mit 171 PS, gut für 220 km/h, eine Klimaanlage, Ledersitze und, wie nicht anders zu erwarten, nostalgische Instrumente. Angeboten wurde wieder eine komplette Auswahl an BMW Motoren, zum Beispiel der Sechszylinder des 635 CSi-Coupés und der 745i Turbo mit 252 PS. Auch ein Katalysator war an Bord und sogar eine Viergang-Automatik war erhältlich. Typisch für Sbarros Einzelstückfertigung nach Wunsch war der dezente Hinweis „Tell us what you want. Whatever can be done, we will do it“.

Bei Hitze fährt man oben und seitlich ohne ...

