

KLASSIK AVANTI II 5695 Z

Das schnellste Auto der

Schön gemacht Die Schalterbatterie wirkt extravagant, der Tachometer reicht bis 280 km/h.



Der Studebaker Avanti gilt als eines der atemberaubendsten US-Autos der Nachkriegszeit. Dem Hersteller hat es nicht geholfen, aber als Avanti II lebte der Sportwagen lange Zeit weiter.

Text & Fotos: Jürg Wick

Zeit ihres Wirkens galt die Studebaker Corporation als Outlaw der US-Autoindustrie, machte fast alles etwas anders als die «grossen drei» und brachte 1962 den Sportwagen Avanti mit Kunststoffkarosserie heraus. Ein auch optisch mutiges, fortschrittliches Auto mit guter Aerodynamik, während Chrysler, Ford und General Motors sich mit ausladenden Karosserien übertrafen. Der Avanti half aber nicht, 1966 zog sich die Unternehmung definitiv aus der Autobranche zurück. Der Avanti (italienisch für vorwärts) wurde bereits einhalb Jahre nach seiner Lancierung wieder eingestellt, weniger als 5000 Exemplare fuhren aus den Werkshallen in South Bend (Indiana,

USA). Das Produkt hinterliess jedoch einen derart nachhaltigen Eindruck, dass sich zwei Studebaker-Händler 1965 dazu berufen fühlten, die Avanti Motor Corporation zu gründen, um den Avanti als Avanti II weiterproduzieren zu lassen.

ZEIT DER HOCHS UND TIEFS

1962 war Präsident Kennedy mit der Kuba-Krise beschäftigt, und die Beatles machten ihre ersten Gehversuche. Am Salon in Genf hatten so unterschiedliche Typen wie das Renault-Floride-Cabriolet und der Volvo-Amazon-Kombi Weltpremiere, sprich, die Welt war zwischen Hochs und Tiefs, Lebensfreude und Sachlichkeit hin- und hergerissen. In diese Zeit platzte der fortschrittlich leichtgewichtige (ab circa 1500 kg) Studebaker Avanti mit potentem 4.7-V8-Motor aus eigenem Haus herein und machte dank optionalem Kompressor nicht nur

Schneller GT mit Kofferraum. Anstelle des Studebaker V8 wirkt im Avanti II ein Motor von Chevrolet.

Ein Vierplätzer – für Heranwachsende reicht der Platz im Fond.

Grosse Heckscheibe,
fast schon rekordverdächtig.
Die Karosserie besteht
aus Kunststoff.

welt

Radstand für mehr Platz im Fond und zu guter Letzt sogar einen Viertürer, das passte aber irgendwie nicht. Weil mit dem Verschwinden von Studebaker auch die Motorenproduktion eingestellt wurde, griffen die Erben auf den V8 aus der Corvette zurück.

Und da von den 4643 Originalen kaum eines in der Schweiz überlebt hat, müssen wir uns in der Replik mit einem Avanti II begnügen, welcher für Kauflustige in der Oldieszene den Vorteil hat, dass die zum Original fast identischen Nachbauten rund ein Drittel günstiger zu haben sind als die Echten, ohne dass man gleich merkt, mit dem Avanti II nicht das damals «schnellste Automobil der Welt» erworben zu haben. Der US-Spezialist Surber in Bettwiesen TG hat seinen Avanti II Jahrgang 1971 mit 52000 km für etwas über Fr. 30000 angeschrieben.

Unterwegs bleibt mehr als 55 Jahre nach dem Stapellauf erwartungsgemäss wenig Spektakel übrig. Dampf ist vorhanden, aber dazu genügen heutzutage ja fast schon drei Zylinder. Als Hauptursache für das eher schaukelstuhl- als schalensitzartige Fahrgefühl sind die ballonartigen 7.75x15-Zoll-Reifen in Verbindung mit einer Rollenzahnlenkung mit Servo auszumachen.

2018 relativiert sich eben alles, aber der Mythos ist geblieben. Und wenn man mit einem rund 300 PS starken und 5.7 Liter grossen V8 durch die Lande gondelt, ist einem die Aufmerksamkeit gewiss. Nicht von allen, dazu geriet der Avanti seinerzeit zu modern und könnte auch heute noch als aktuelles Auto durchgehen. Kenner aber, von denen es aus dem Avanti II heraus beobachtet überraschend viele zu geben scheint, drehen den Kopf. So ein Ding haben sie seit Jahrzehnten nicht gesehen, wenn überhaupt.

EIN LOEWY

Der Avanti wurde seinerzeit von Raymond Fernand Loewy gezeichnet. Der 1893 in Paris geborene Industriedesigner entwarf u. a. auch den Studebaker Commander von 1953, aerodynamisch geformte Lokomotiven sowie Logos für Unternehmen, z. B. die Shell-Muschel. Sein bekanntester Entwurf bleibt aber die klassische Coca-Cola-Flasche. Loewy verstarb 1986 in Monaco. Die Ära seines berühmtesten Autos war jedoch selbst 1991 nicht zu Ende. 1999 kam es zur Neugründung einer Avanti-Motor-Corporation und daran anschliessend zu einigen Besitzerwechseln und einem letzten Produktionsstandort des nun etwas rund gelutschten Avanti im mexikanischen Cancun, wo die letzten Exemplare mit Ford-Motoren die Fabrikhalle verliessen. AR

die amerikanischen, sondern auch die meisten europäischen Sportwagen mit seinen überirdischen Fahrleistungen platt. Der AR-Katalog 1963 vermerkt keine Leistungen, nennt als Höchstgeschwindigkeit für den Jet-Thrust-V8 jedoch 290 km/h. Stärkste Version des Studebaker-V8 war der R-5, der lediglich zu Versuchszwecken entwickelt wurde. Mit je einem Kompressor pro Zylinderbank leistete dieses Triebwerk 575 PS. Zum Einsatz kam der Motor in einer Spezialversion, mit der bei Rekordfahrten in Bonneville (USA) 316 km/h erreicht wurden.

Unter der revolutionären Karosserie steckt aus budgetären Gründen zwar die damals übliche US-Autotechnik mit Kastenrahmen und hinterer, an Blattfedern aufgehängter Starrachse aus dem Studebaker Lark, aber immerhin veredelt mit zusätzlichen Längslenkern sowie Zweikreisbremssystem mit Scheiben

vorne und Vakuumbremshilfe. Die hinteren Trommelbremsen sind verrippt, die Stossdämpfer verstellbar. Ausserdem – damals Novität – hat schon der Original-Avanti auf Wunsch einen Hill-Holder sowie ein Sperrdifferential. 4-Gang-Getriebe oder 3-Stufen-Automatik kosteten einen Aufpreis. Mit einem Verkaufsschild von 4445 \$ war der Original-Avanti 1963 exakt auf den Ford Thunderbird angesetzt. In der Schweiz kostete der Sportwagen Fr. 35000, der Jet-Thrust Fr. 2000 mehr. Das Jaguar-E-Type-Coupé 3.81 mit 269 SAE-PS gab es für Fr. 27500, den Ferrari 250 GTE 2+2 (240 DIN-PS) für Fr. 47500.

Der Avanti II kostete 1966 in den USA 7200 \$ und war damit richtig teuer, trotzdem hielt sich der Nachbau bis 1991 in homöopathischen Dosen im Markt. Allerdings hatte man 1985 eine Cabrioversion aufgelegt, etwas später auch ein Coupé mit verlängertem