

C-AR7



Traktorenwerke



4 190045 510055 01
D 10 EUR Ausgabe I



EDITORIAL

„DAS UNMÖGLICHE MÖGLICH ZU MACHEN WIRD EIN DING DER UNMÖGLICHKEIT“

ANDY BREHME

„Schönheit ist die Abwesenheit von Zufällen.“ sagte FELIX MAGATH als Trainer des VfB Stuttgart über schöne Kombinationen auf dem Fußballplatz. Doch diese Aussage lässt sich interessanterweise auf wesentlich mehr Bereiche des Lebens anwenden und somit dürfte sie wohl als das beste Fußballerzitat aller Zeiten in die Geschichte eingehen.

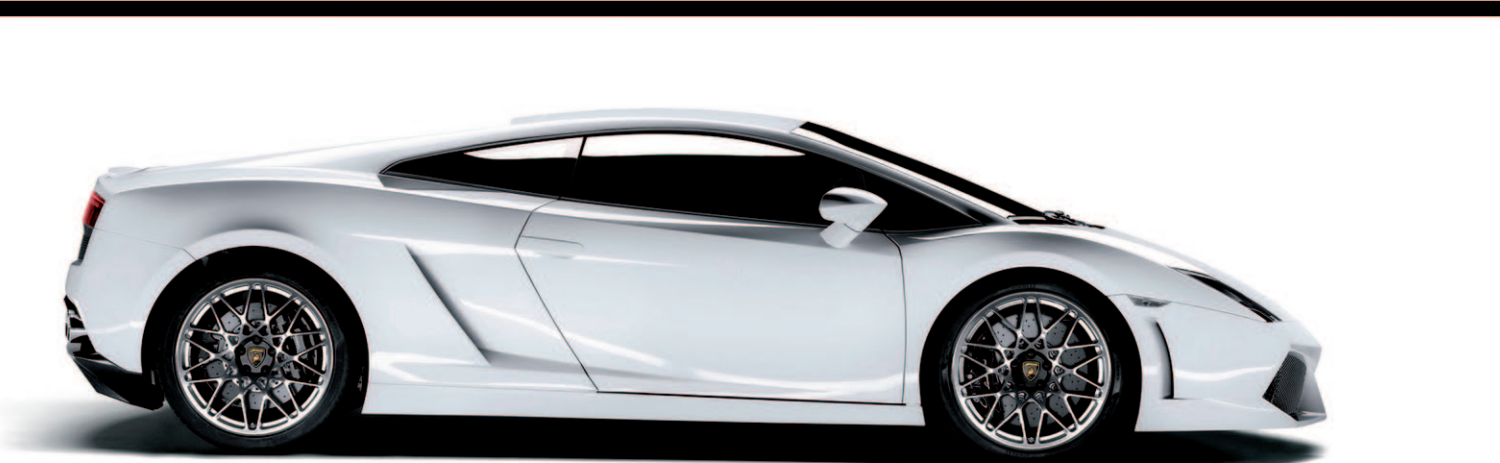
Nein, dieses Zitat könnte beinahe als Universalweisheit gelten und so findet es sich hier nicht in einem neuen Fußballmagazin, sondern in einem Magazin für Fahrzeugdesign und -fotografie. Jeden zweiten Monat, sowie in einer Sonderausgabe zu Jahresbeginn, also in 7 Heften über das Jahr verteilt, wollen wir uns mit der Schönheit der geistigen Geschöpfe der Automobilbranche auseinandersetzen.

Denn ebenso wie ein gelungenes Zusammenspiel auf dem Rasen, entstehen Performance und Ästhetik auf dem Asphalt nicht zufällig, sondern exakt aufeinander abgestimmt und berechnet.

In Anlehnung an SEPP HERBERGER dürfen wir die Titelausgabe von c-ar7 [*car:art*], in der wir uns ganz dem Design des Lamborghini LP 560-4 „Gallardo“ widmen wollen, also mit den Worten „Das Rad ist rund und muss – in diesem Fall – in das Eckige“ einleiten.

Viel Vergnügen,
Ihr

Torben Tigges



Traktorenwerke

AUTOMOBILI LAMBORGHINI

| | | | | | |
|----|-----------------------------------|----|--------------------------------|----|--|
| 05 | EDITORIAL | 24 | CITROËN GT CONCEPT | 70 | AB IN DIE WANNE |
| 06 | INHALTSVERZEICHNIS | 30 | LOTUS CITYCAR CONCEPT | 72 | KENNEN SIE SCHON ... ? |
| 07 | CAVALIERE DEL LAVORO | 34 | REROSPEKTIVE: MERCEDES 300SL | 74 | EDLE KUHHAUT |
| 08 | KAMPF DER STIERSCHÄDEL | 38 | MERCEDES SLS AMG - DER NEUE SL | 78 | DAS RAD NEU ERFINDEN |
| 12 | MOTORENVERPACKUNG | 42 | AUDI R8 ZU WASSER | 80 | NEBENBEI ENTWERFE ICH ESPRESSO-MASCHINEN |
| 18 | FAHRERWECHSEL | 44 | BLAU-SILBER | 84 | HABEN SIE DAS AUCH IN GRÜN? |
| 20 | „MANN, WIR HATTEN EINFACH ALLES!“ | 48 | RIG SHOTS | | |
| 21 | EIN ELDER TROPFEN | 60 | WENN EINER EINE REISE TUT ... | | |
| 22 | OFFENER KAMPFJET: REVENTON SPIDER | | | | |



ALS FIRMENSYMBOL WÄHLTE ER MURCIÉLAGO, DEN LEGENDÄREN STIER, DER AM 5. OKTOBER 1879 EINEN STIERKAMPF MIT 24 LANZENSTÖSSEN ÜBERLEBTE UND DARAUHIN BEGNADIGT WURDE.

CAVALIERE DEL LAVORO RITTER DER ARBEIT

Ferruccio Lamborghini gründete vor 60 Jahren in Cento die Firma Lamborghini und zählte bald zu den größten Traktorenherstellern

Zu Beginn der 60er Jahre legte sich Ferruccio Lamborghini als erfolgreicher italienischer Unternehmer standesgemäß einen Ferrari zu. Doch schon bei der Auslieferung fand Ferruccio Lamborghini einige Mängel in der Detailverarbeitung seines neuen Luxus-Sportwagens. In einem Brief wandte er sich an Enzo Ferrari, teilte ihm seine Beschwerde mit und legte ihm einige Konstruktions- und Verbesserungsvorschläge vor. Doch Ferrari wies jede Kritik zurück.

Lamborghinis Ehrgeiz war geweckt: Noch im selben Jahr, 1963, eröffnete er in Sant'Agata die Autofabrik AUTOMOBILI FERRUCCIO LAMBORGHINI S.P.A. und bereits im Folgejahr begann die Auslieferung der ersten Fahrzeuge des Typs Lamborghini 350 GT. In dieses Modell hatte Lamborghini seine Konstruk-

NOCH HEUTE GELTEN LAMBORGHINIS SPORTWAGEN ALS INBEGRIFF VON LUXUS UND SPORTLICHKEIT.

tions- und Verbesserungsvorschläge an Enzo Ferrari einfließen lassen. Doch noch war Enzo Ferrari nicht beeindruckt.

Das änderte sich drei Jahre später: Im Jahr 1966 brachte Lamborghini mit dem Miura das sechste Modell seiner kleinen Firma auf den Markt. Auf Anhieb war dieser Sportwagen aus dem Hause Lamborghini jedem Sportwagen der Firma Ferrari weit überlegen – Enzo Ferrari soll geschäumt haben vor Wut. Ferruccio Lamborghinis Ehrgeiz, Sportwagen zu bauen, die höherer Leistung und besserer Verarbeitung waren, als die von Enzo Ferrari, hatte sich bezahlt gemacht. Der Miura wurde das erste Modell, mit dem Lamborghini Gewinne erzielen konnte – was ihm die Entwicklung und den Bau der nachfolgenden Modelle ermöglichte.

Als Ferruccio Lamborghini 1963 nach einem Firmensymbol suchte, wählte er Murciélago, den legendären Stier, der am 5. Oktober 1879 einen Stierkampf mit 24 Lanzenstößen überlebte und daraufhin begnadigt wurde, als Symbol für Stärke – außerdem war der Stier sein Sternzeichen. Murciélago wurde nach seinem Kampf in der Arena von Córdoba an den Züchter Miura verschenkt. Dieser betrieb mit ihm eine neue Zuchtlinie von Kampfstieren, deren Nachkommen noch heute in spanischen Arenen auftreten.

Lamborghinis Fabrik produziert noch heute Autos, die für viele das Ideal an Sportlichkeit, Schönheit und Perfektion im Automobilbau darstellen. Sie entsprechen Ferruccio Lamborghinis Wunsch nach dem Besten.

KAMPF DER STIERSCHÄDEL

HÄTTE ENZO FERRARI BESSERE AUTOS GEBAUT, HÄTTE FERRUCCIO LAMBORGHINI NIE EIGENE BAUEN MÜSSEN

Von Ani Reng

Italien, Ende der Fünfzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts. Zerklüftete Nachkriegsgesellschaft, zerrissen zwischen Post-Faschismus und Kommunismus, zwischen Katholizismus und Ehre, hier der Papst, da Elvis, ein Land zwischen Streik, internationalem Unternehmertum und bäuerlichen Strukturen. Ein Land, in dem sich Geld langsam wieder wohl zu fühlen beginnt, wo Helden gesucht werden, nachdem sich die Helden der Vergangenheit als untauglich erwiesen haben. Man will unverdächtige Helden. Italienische Helden.

Nach dem proletarischen Fußball bot sich dafür vor allem das Automobil an. Autorennen waren eine Sache der Reichen, wegen der rutschigen Staubstraßen aber dennoch schmutzig, abenteuerlich und gefährlich, ernsthaft gefährlich. Etliche der berühmtesten Autorennen der Welt fanden im gebeutelten Italien statt: die Mille Miglia, die Targa Florio, die Grand Prix auf der superschnellen Piste von Monza. Der erste Formel-1-Weltmeister 1955 war ein Italiener, Alberto Ascari. Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Iso-Rivolta, Intermeccanica, de Tomaso: lauter italienische Autofirmen, alle zu jener Zeit groß. Und der größte von ihnen allen, ein, na ja, begabter ehemaliger Rennfahrer, so begabt vielleicht wie Thierry Boutsen oder Gerhard Berger, kam aus einem Vorort Modenas. Er hieß ENZO FERRARI.

Ferrari hatte sich von Alfa Romeo gelöst und begonnen, seine eigenen Autos zu bauen. Mit dem einzigen Ziel, die leistungsstärksten, begehrtesten Autos für eine beschleunigte Welt zu bauen. Schnell mussten, kapriziös durften, schön sollten sie sein. Auf diese Art entstanden Ikonen: der GTO etwa oder der 250GT.

Ferrari war Rennfahrer von Herzen, jemand, der schnelle Autos bauen wollte, damit jemand damit der Schnellste sein konnte. Zwischen Le Mans und Formel 1, zwischen Daytona und Indianapolis gibt es nichts, was die charakteristischen roten Autos mit dem springenden schwarzen Pferd auf gelbem Grund nicht gewonnen hätten. Enzo Ferrari, der Mechaniker und Rennfahrer, geboren 1898, war Mitte der Sechziger von der Universität Bologna längst zum INGENIERE ernannt worden.

Er war eine große Nummer, ein kapriziöses Genie, das volle patriarchalische Gedöns, pathetisch überdies, jede Tat weihvoll und voller Bedeutung, sich seiner eigenen Größe bewusst. Enzo Ferrari schaffte es, dem Umstand, dass er ausschließlich mit violetter Tinte schrieb, Bedeutung einzuflößen. So ein Holler wäre später nicht einmal einem Guru der New Economy eingefallen. Aber Enzo Ferraris Nimbus war längst stärker als das stärkste seiner Autos.

Auftritt FERRUCCIO LAMBORGHINI. Landwirtschaftssohn aus derselben Gegend wie Enzo Ferrari, Jahrgang 1916, somit 18 Jahre jünger als der Meister. Ferrari war bereits ein Mann, als Lamborghini noch in die Hosen schiss, Enzo wird das durchaus in dieser Drastizität empfunden haben, als ihm Lamborghini später sagte: „Ferrari, deine Autos taugen nichts!“

Dieser Lamborghini, dieser Jungbauer, gerade erst von Kreta zurückgekehrt, wo er mit schmutzigem Schraubenschlüssel in der Hand an defektem Kriegsgerät gewerkt

hatte, um danach daheim reich zu werden mit keinen Jahren: Ja, es war eine gute Idee gewesen, 1949 Traktoren zu bauen für ein Italien, in dem es real keine Traktoren gab, in dem noch viel realer Traktoren ganz, ganz dringend gebraucht wurden. Sein Vater hatte ihm das Startkapital gegeben, und der Sohn machte das Beste daraus: Aus den Resten von Armee-Lkw schusterte er Traktoren zusammen. Haltbare Traktoren, gute Traktoren. Die Firma wuchs schnell und stetig.

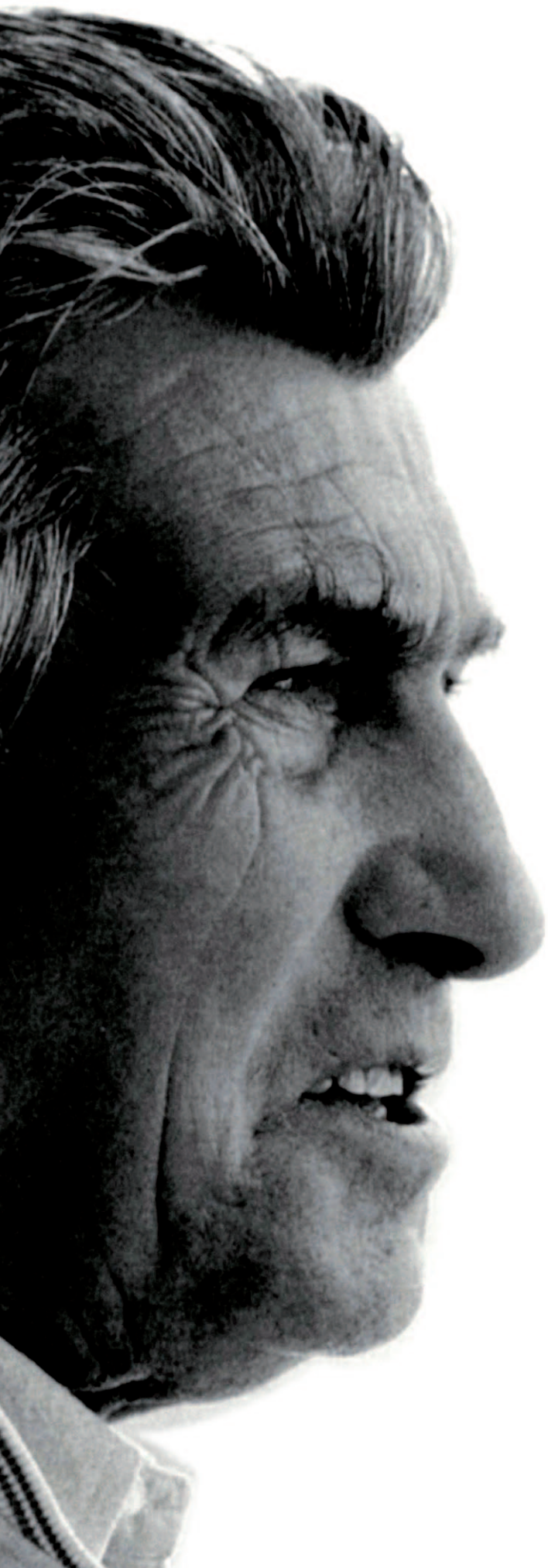
„DIESER LAMBORGHINI IST EIN BAUER“, SAGTE ENZO FERRARI ÜBER LAMBORGHINI.

„ES WAR SO SCHRECKLICH EINFACH IHN NACHHALTIG ZU VERÄRGERN“, SAGTE LAMBORGHINI ÜBER FERRARI.

Anfang der Sechziger war Ferruccio Lamborghini reich, aber für die ganz oberen Kreise doch irgendwie punziert. Er war der Traktorproduzent, der breitesten Dialekt sprach, mit Frauen rummachte, ein Haus am Meer besaß und stets schnelle, teure Autos kaufte, die heute noch gesuchte Ware sind: Alfa Romeo 1900SS, Lancia AureliaGT, Mercedes 300SL (genau, der mit den Flügeltüren), diverse Maseratis zum Drüberstreuen, immer genügend Gerät in der Scheune, um für jeden Wochentag ein anderes Auto zu haben

und damit in die Traktorenfabrik zu fahren oder in eine seiner anderen Unternehmungen: Hydrauliktechnik, Fernseher, Kühlgeräte, Bootsmotoren, gar Hubschrauber: Lamborghini war ein Unternehmer, der alles Mögliche anpackte, und das meiste davon wurde dank der tollen Eigenkapital-Quote aus Traktorengeld auch tatsächlich ein Erfolg. Nur gegen die Hubschrauber hatte die italienische Regierung etwas, die sollten nach deren Meinung das alleinige Geschäft von Agusta bleiben.





Mit dem ersten Ferrari in der Garage, einem 250GT, blieb Ferruccios andere Gerätschaft immer öfter ebendort. Lamborghini wusste jetzt, was ein gutes Auto können muss: Sieben Kilometer vor der Autobahnausfahrt ausgekuppelt in die Ausfahrt abbiegen, ohne noch einmal den Motor bemühen zu müssen.

Das schaffte der Ferrari vielleicht, aber die Kupplung! Wenn man das Auto wirklich schnell fuhr, war sie überfordert und rutschte beim Beschleunigen. Um Gottes willen. Enzo Ferrari und sein reicher, Traktor fahrender Kunde trafen dort aufeinander, wo man sich nie wieder als Freund trennt: in der Werkstatt. „Ferrari, deine Kupplungen sind ein Klumpert!“ – „Lamborghini, geh doch Traktor fahren!“ Zwei Sturschädel, den Rest kann man sich ausmalen. Lamborghini baute nicht nur eine vernünftige Kupplung in seinen Ferrari ein, er modifizierte auch die Zylinderköpfe so, dass der Lamborghini-Ferrari um 25km/h schneller lief als die Originale.

Maranello, der Sitz von Ferrari, und Sant'Agata, wo Lamborghini daheim ist, liegen kaum 30 Kilometer voneinander entfernt. Folglich passte Ferruccio die Testfahrer Ferraris regelmäßig auf ihren Erprobungsfahrten ab, nur um ihnen zu demonstrieren, welche rachitischen Krapfen sie eigentlich durch die Gegend kutschierten. Enzo Ferrari derweil beliebte Ferruccio Lamborghini nicht mehr zu grüßen.

SCAGLIONE HATTE LAMBORGHINI SCHLICHT DAMIT BEEINDRUCKT, MIT EINEM WEISSEN MERCEDES UND HINREISSENDER SEKRETÄRIN VORGEFAHREN ZU SEIN.

„Es war so schrecklich einfach, ihn nachhaltig zu verärgern“, rekapitulierte Lamborghini, gesegnet mit Altersmilde, 30 Jahre später. 1963 hatte er sein erstes eigenes Auto am Start, den 350GT. Die Karosserie hatte der junge FRANCO SCAGLIONE gezeichnet, in der Hackordnung italienischer Designer weit unter den Ferrari-Zeichnern Pinin Farina oder Bertone. Scaglione hatte den Traktorenfabrikanten Lamborghini schlicht damit beeindruckt, mit einem weißen Mercedes inklusive hinreißender Sekretärin am Hofe der Traktoren vorgefahren zu sein. Zu diesem Zeitpunkt war er 27 Jahre alt. Alt wurde er bei Lamborghini trotzdem nicht.

Die Größen der Zeit rissen sich um Lamborghinis Autos. Twiggy fuhr Miura (eine rohe Bestie mit 370 PS und ohne jegliche Servos. Wie, um Himmels willen, mag sie je den zweiten Gang hinein gewuchtet haben, bei dieser Schaltkulisse?), Sinatra schickte Leopardenfell im Wert von 5.000 Dollar nach Sant'Agata, um sich die geschmackvolle Innenausstattung verschandeln zu lassen, Lamborghinis eröffneten den glamourösen Grand Prix von Monaco. Bloß James Dean bevorzugte es, in einem Porsche zu verunglücken.

Wiewohl: Spektakuläre Abgänge waren in frühen Lamborghinis die Regel. Zwar waren die Autos des Traktorenbauers mechanisch weitaus weniger empfindlich als die Ferraris. Dafür sah man ihnen an, dass sie ohne große Entwicklungsbudgets gereift waren.

WÄHREND FERRARIS DIE UNBERECHENBAREN, SIEGREICHEN DIVEN GABEN, STELLTE SICH LAMBORGHINI BEZÜGLICH ECHTER PERFORMANCE TAUB.

Der Miura, mittlerweile eine Legende früher Sportwagenkunst, verblüffte seine Eigner damit, bei 280 km/h an der Front so viel Auftrieb zu produzieren, dass das Auto unlenkbar wurde. (Immerhin: Er lief 280.) Außerdem, aber das werden die wenigsten Besitzer jemals herausgefunden haben, lief die ingeniöse Verrenkung eines quer eingebauten Zwölfzylinders, der sich noch dazu mit dem Getriebe denselben Ölkreislauf teilen musste, in schnellen Rechtskurven trocken und verrieb. Ein teurer Spaß. Aber wie hätte Lamborghini das herausfinden sollen? Auf den geheimen, da öffentlichen Teststrecken im Hinterland Bolognas reichte es ihm, die Ferraris vor sich herzuwatschen. Mit Rennstrecken hatte Lamborghini, der Traktorenhersteller, nie viel anzufangen gewusst. „Ich möchte ein Schweizer sein. Das heißt: neutral. Keine sportlichen Kriege für mich. Sollen die anderen kämpfen. Ich werde inzwischen arbeiten!“, hatte er anlässlich der Präsentation seines allerersten Motors, des 350GTV, diktiert.

Während Ferraris auf der ganzen Welt siegten, glaubte man einem Lamborghini unbesehen, wenigstens genauso schnell zu sein. Für Enzo Ferrari muss der bonvivante, stiernackige Lamborghini wirklich a pain in the ass gewesen sein.

MOTORENVERPACKUNG



Als LUC DONCKERWOLKE im Jahr 1998 seinen Posten als Designchef bei Lamborghini antrat – nachdem er zuvor im Mutterkonzern Audi tätig war – schenken ihm seine neuen Kollegen gleich eine eindeutige Jobbeschreibung. „Wir bauen Motoren, die Sie verpacken“, erinnert sich Donckerwolke an die Grußformel. So waren dort bisher die Autos entwickelt worden: alle Macht dem Antrieb, das Design kaum mehr als die Summe der Lufteinlässe, den stilistischen Grundsätzen von Purismus, Sportlichkeit und Klarheit folgend; Fahrwerk und Bremsen hielten mit den PS-Orgien nicht immer mit.

LAMBORGHINI BEDIENT JETZT MIT ZWEI FAHRZEUGEN ZWEI VERSCHIEDENE ZIELGRUPPEN: DAS DER REICHEN UND DAS DER SUPERREICHEN.

Seit Audi im norditalienischen Sant'Agata das Steuer führt, hat sich das geändert. „Etwas weniger exotisch, ein seriöseres Auftreten.“ kommentiert Marketingleiter MANFRED FITZGERALD den neuen Auftritt der Firma, und fügt noch schnell hinzu: „Wobei wir natürlich extremer bleiben als Ferrari“.

Zu der neuen Ordnung gehört eine straffe Modellpolitik. Lamborghini bedient jetzt mit zwei Fahrzeugen zwei verschiedene Kundensegmente: das der Reichen und das der Superreichen. Den wuchtigen Flügeltürer Murciélago kaufen „Leute, die sowieso alle Autos haben“, so Fitzgerald. Den neuen, kompakteren Gallardo dagegen Kunden, die „durchaus auf den Preis achten.“ Neben dem Gallardo, der meist in bar bezahlt wird, haben die durchschnittlich 35-45 jährigen Besserverdiener oftmals ganz konventionelle Autos wie VW Golf oder Audi A6 in der heimischen Garage stehen.

Mit dem Gallardo schuf Donckerwolke einen provokanten Gegenentwurf zu den weichen und verspielten Formen, wie sie Ferrari und Porsche zurzeit offerieren. „Design-Darwinismus“ nennt er seine schlichte Keilform: „Alles, was keinen Nutzen hat, verschwindet.“

Verschwinden werden damit wohl auch die Käufer, welche die Qualität eines Sportwagens nach der Größe des Heckspoilers beurteilen. Der Gallardo hat nämlich einen ganz Kleinen, der sich erst bei Autobahn-Tempo aufstellt.



„Unsere bisherigen Kunden haben uns in schwerer Zeit die Treue gehalten“, erklärt Fitzgerald vorsichtig den Imagewechsel, „aber wenn sie heute unsere Messestände besuchen, bleiben sie nur fünf Minuten. Sie finden sich in den neuen Autos nicht mehr wieder.“

Da entgeht ihnen etwas. Wer sich in einem Gallardo wiederfindet, erkennt sofort den reinrassigen Sportwagen. Schmale Sportsitze, duftendes Leder, nur eine Handbreit Luft zwischen Kopf und Dach. Wer die Sitze nach vorn schiebt, kann dahinter sogar einen Golfbag quetschen. Die weit nach vorn gezogene Frontscheibe erzeugt das typische „Lambo-Feeling“, wenn auch der ganze Wagen recht übersichtlich geraten ist. „Ein Gallardo ist kein Auto, dessen Schlüssel man dem Hotelportier gibt“, glaubt Donckerwolke, „den parkt man selber ein.“

WER DIE SITZE NACH VORN SCHIEBT, KANN DAHINTER SOGAR EINEN GOLFBAG QUETSCHEN.

Noch lieber parkt man aus und fährt. Und erlebt die erste Überraschung schon im Stadtverkehr: Der Italiener ist so etwas wie alltagstauglich. Die Kulissenschaltung klackt präzise, das alternative sequenzielle Getriebe schaltet ruppig, aber zügig. Selbst bei Eis und Schnee könnte man per Gallardo in die Oper eilen: Erstens verfügt er über einen Allradantrieb, den übrigens nicht Audi, sondern die italienischen Ingenieure beisteuern. Zweitens ist er der erste Lambo, für den es Winterreifen gibt.

Auf trockener Piste offenbart der kompakte Sportler dann seine ganze Faszination. Mit sonorem, gar nicht

mal übermäßig lautem Röhren schiebt der V10-Motor los, um bei knapp 8000 Touren das Einsetzen des Drehzahlbegrenzers mit beleidigtem Knattern zu quittieren. Der Allradantrieb schickt während dieser Startphase 80 Prozent der 500 PS an die Heckachse; auf kurviger Strecke dosiert seine Visco-Kupplung die Kraft je nach Bedarf. Der Wagen läuft wie auf Schienen, bleibt stets neutral und beherrschbar. Erst am Ende der physikalischen Gesetze möchte er sich über die Heckachse in Richtung Straßenrand verabschieden; aber dann rettet ESP den eiligen Piloten.

Die sehr steife Aluminiumkarosserie stammt aus der Neckarsulmer Audi-Fertigung, ein Großteil des Cockpits aus Ingolstadt. Das mag manche Puristen stören. Doch selbst bei der geplanten Vervierfachung der Lamborghini-Produktion auf 1600 Einheiten pro Jahr

wäre eine exklusive Bedienoberfläche zu teuer. „Allein für das Audiosystem würde die Entwicklung 1,5 Millionen Euro kosten“, rechnet Donckerwolke.

„BEI ÄLTEREN MODELLEN KONNTE MAN EINEN RADFAHRER SCHON MAL ÜBERSEHEN, MAN GING DAVON AUS, DASS DIE BEI EINEM LAMBORGHINI SOWIESO ANHALTEN.“

Für den Trip im Extremsportler sind andere Details ohnehin wichtiger. Schmale A-Säulen an der Frontscheibe etwa für den Überblick. „Bei älteren Modellen konnte man einen Radfahrer schon mal übersehen“, so Donckerwolke, „man ging davon aus, dass die bei einem Lamborghini sowieso anhalten.“

Marcus Efler



„DIE TEILE, DIE AN EINEM GALLARDO RUND SIND,
KANN MAN – FASST MAN TEILE WIE DIE
RÄDER UND ENDROHRE JEWELS ZU EINEM TEIL
ZUSAMMEN – AN EINER HAND ABZÄHLEN.“

FAHRERWECHSEL

Wie der Pik-Ober beim Emmatreiben wechselte Lamborghini den Besitzer quer durch die Weltgeschichte: Von Tommy Suharto (*jüngster Sohn des indonesischen Diktators, notorischer Playboy, später folgerichtig ins Kriminal abgerutscht*) über den erst 24-jährigen Patrick Mimran bis zum amerikanischen Autokonzern Chrysler, dem Lamborghini den grotesk übermotorisierten, sich grotesk verwindenden, optisch brutalen Diablo verdankte, der als Countach-Nachfolger nie richtig ernst genommen wurde. Dennoch: Die Marke schaffte es, zu überleben.

1997 war es schließlich, dass sich der VW-Konzern Lamborghinis erbarmte und unter dem Audi-Label den Namen kaufte, vorherhand nicht viel mehr. Es war genau das, was man auch mit Bugatti, mit Bentley gemacht hatte, bloß eher zufällig.

UND WÄHREND BENTLEY HEUTE SO LALA
FUNKTIONIERT MAUSERT SICH LAMBORGHINI
STILL UND LEISE ZUR LEUCHTENDSTEN
BLUME DES VAG-BÜSCHELS.



DEUTSCHE GRÜNDLICHKEIT IST
EINGEZOGEN IN SANT'AGATA

Und während Bentley heute so lala funktioniert und der ominöse Bugatti mit seinen 1001 PS alle heiligen Zeiten als eh schon fast fertig durch die Presse geistert, mausert sich Lamborghini still und leise zur leuchtendsten Blume des VAG-Büschels. Der noch mit Altlasten behaftete Murciélago ist ein schillerndes Spielzeug Superreicher, während der kleinere Gallardo mit Allrad und Zehnzylinder jeden Porsche vor sich her scheucht. Und dabei – eben wegen des in dieser Klasse einzigartigen Allradantriebs – besser fahrbar ist als jeder Ferrari und dank des Designs des jungen Belgiers Luc Donckerwolke weitaus spektakulärer aussieht, wenn auch mit kalkuliertem Spektakulum.

Deutsche Gründlichkeit ist eingezogen in Sant'Agata, die Fabrik renoviert, das Museum sehenswert. Ein Deutscher von Audi ist jetzt der Chef, die Angestellten nennen ihn respektvoll-distanziert Doktor Mischke mit betont langer Pause nach dem Doktor. Ferruccio Lamborghini starb im Februar 1993.

Seinen großen Rivalen, den Nachbarn, der ebenfalls Autos baute, hatte er um vier Jahre überlebt. Ferrari gegen Lamborghini bedeutet heute General Motors (über Fiat an Ferrari beteiligt) gegen VW (Audi-Eigner). Unromantisch. Und auch nicht weniger brutal.



„MANN, WIR HATTEN EINFACH ALLES.“

BOB WALLACE, bis 1975 Testfahrer bei Lamborghini, erzählt, wie man damals die Presse zu beeindrucken versuchte: JOSÉ ROSINSKI, ein talentierte Journalist und erfahrener Rennfahrer – Wallace stuft ihn neben PAUL FRÈRE als einen der wenigen Journalisten ein, die wirklich gut fahren konnten – kam nach Italien, um einen Miura für „SPORT AUTO“, das französische Sportwagen-Fachblatt, zu testen. Er stieg in den Wagen und machte sich auf die nahegelegene **Super-Autostrada**, wo er den Motor ein wenig kitzeln wollte.

„Wir stoppten ihn mit einer Geschwindigkeit von 288 km/h“, erinnert sich Wallace, und in seine Augenwinkel schleichen sich kleine Lachfalten. Das ist weiß Gott alles andere als langsam, aber für Wallace war es noch nicht schnell genug. Er bat Rosinski, zu einer weiteren Probefahrt am nächsten Tag wiederzukommen.

Rosinski folgte der Aufforderung. „Als er aus einer Unterführung hervorschoss, wurde der Wagen von einer Windbö erfasst, und die Schnauze des Miura – die gesamte Frontpartie – stieg steil nach oben. Der Wagen hob einfach vom Boden ab, und alles, was Rosinski sehen konnte, war der Himmel über ihm“. Bei welcher Geschwindigkeit passierte das? „Keine Ahnung, ich habe Rosinski nicht mehr danach gefragt. Da wäre aber wohl auch zwecklos gewesen, denn er hat von da an nie wieder auch nur ein Wort mit mir gesprochen“.

**WIR HATTEN ABENDS EINEN
ANDEREN MOTOR EINGEBAUT.**



Warum nicht? Dachte er, es sei Ihre Schuld gewesen? „Oh ja, das dachte er.“ Bobs Gesichtszüge nehmen dieses altbekannte, wilde Rennfahrergrinsen an. „Er hatte den Wagen einen Tag zuvor auf 288 km/h gebracht, und wir hatten abends einen anderen Motor eingebaut, der bestimmt noch 30 oder 40 PS mehr als der alte entwickelte, den wir aber aus Zeitgründen nicht mehr ausprobieren konnten. Wir sagten ihm einfach: „Hier, versuchen Sie es heute doch noch einmal.“ Und er hatte natürlich keine Ahnung davon, was wir am Abend zuvor gemacht hatten. Er muss gedacht haben, dass er in einem ganz normalen Serien-Miura sitzt. Und dann der Ritt gen Himmel. Als Rosinski ins Werk zurückkam, war er immer noch ganz bleich im Gesicht. Ich habe keine Ahnung, wie er den Wagen wieder auf den Boden brachte oder wie der Wagen von selbst wieder auf die Straße zurückfand und sich vernünftig fahren ließ.“ Das hört sich fast nach einem Wunder an. „Das kann man wohl sagen.“ Und Rosinski erzielte die 288 km/h mit einem Serienmotor? „Nein.“ Dann hatten Sie neben den Spezialmotoren noch speziellere Exemplare? „Mann, wir hatten einfach alles.“

Wallace lacht kurz auf. „Der Trick bestand darin, das Fahrzeug mit der Lackierung herauszusuchen, die sich auf Fotos am besten machte, dieses Fahrzeug auf das Fließband zu den anderen zu stellen und den Journalisten zu sagen: „Sucht euch einfach einen Wagen für eine Probefahrt aus.“ Und alle fielen auf diesen Trick herein.“ Wir brechen in schallendes Gelächter aus. „Bei Ferrari lief es genauso. Es war überall das selbe Spiel, also unterschieden wir uns in diesem Punkt nicht von den anderen.“

Ferruccio Lamborghinis Fabrik produzierte Autos, die für viele auch heute noch das Ideal an Schönheit und Perfektion im Automobilbau darstellen. Sie entsprachen seinem Wunsch nach dem Besten. Der unvermeidliche Verkauf von AUTOMOBILI LAMBORGHINI Anfang der 70er Jahre hatte ihn schwer getroffen. In Folge dessen zog sich Ferruccio Lamborghini auf sein Weingut zurück, das er – mehr als Hobby – Jahre zuvor erworben hatte. Es dauerte nicht lange, bis ihn wieder der Ehrgeiz packte, etwas Neues auf die Beine zu stellen, und so begann er, sich auch als Winzer einen Ruf zu machen.

EIN EDLER TROPFEN

Auch mit seinem Weingut ging er stets einen eigenen Weg: Die Lamborghini-Weine sind keine „gebietstypischen“ Weine. Die für diese Gegend korrekten, typischen italienischen Rebsorten werden verschnitten mit der zuvor aus Frankreich importierten Rebsorte CABERNET SAUVIGNON, um ihnen die Kraft und Finesse der Weine von Bordeaux zu geben, verbunden mit typisch italienischen Weinqualitäten. Seine Weine erhielten als „untypisch hergestellte Weine“ nie die offizielle staatliche Anerkennung als DOC-Weine; sie müssen als „einfacher Landwein“ etikettiert und verkauft werden – auf der niedrigsten Stufe, die für den Weinverkauf zugelassen ist.

Früh jedoch schon sprach sich die außergewöhnliche Qualität seiner Weine herum und seit Anfang der 1990er Jahre sind die Lamborghini-„Landweine“ im internationalen Hochpreissegment angelangt: Diesen Erfolg hatte Ferruccio Lamborghini anfänglich noch erleben können. Für seine Verdienste und Lebenswerke wurde er zum COMMENDATORE geehrt und außerdem zum CAVALIERE DEL LAVORO ernannt, bevor er am 20. Februar 1993 im Alter von 76 Jahren auf seinem Landgut starb.

Das Weingut mit dem klangvollen Namen befindet sich auch heute noch im Besitz der Famili. Unter der Leitung von PATRIZIA LAMBORGHINI, der Tochter Ferruccio Lamborghinis, geht man dort heute allerdings neue Wege: Mittlerweile werden auf über 32 ha Weinbergen nicht nur traditionelle Rebsorten der Region – wie Sangiovese und Ciliegiole – sondern vermehrt auch internationale Rebsorten wie Merlot, Gamay und Cabernet Sauvignon angebaut. Und damit ist die Tochter des Autoherstellers offenbar erfolgreicher als ihr Vater. Kenner bescheinigten ihr unlängst: „Die Tochter Lamborghinis scheint mittlerweile bessere Weine zu machen als der Vater.“

Denominazione di origine controllata, kurz DOC, ist eine Ursprungsbezeichnung für Lebensmittel z. B. Parmesan- und Pecorinokäse, insbesondere, aber nicht nur für Wein aus Italien. Das DOC-Siegel steht dabei über dem des IGT (Indicazione Geografica Tipica), jedoch unter dem DOCG-Siegel (Denominazione di Origine Controllata e Garantita).

POWER OF
THE MYTH



Tonino Lamborghini
ENERGY DRINK