

FERRUCCIO AUF REISEN



Wir fahren mit Ferruccio Lamborghinis Erstlingswerk und fragen uns, wie er damit unterwegs gewesen ist. Leider können wir ihn nicht mehr direkt befragen.

Der 1916 geborene Lamborghini starb mit 77 Jahren als Winzer auf seinem Landgut. Die Sage beschreibt es so: Der erfolgreiche Traktorenbauer Ferruccio Lamborghini besuchte seine Kunden im ländlichen Italien der 50er-Jahre gerne mit einem Geschäftswagen der Marke Ferrari. Einige Dinge an seinem Reiseauto missfielen ihm, also korrespondierte er mit Enzo Ferrari, um einige Verbesserungen vorzuschlagen. Der «Direttore» soll dem Traktorenbauer freilich kein Ohr gegönnt, sondern dem Landmaschinenmechaniker ziemlich schroff beleidigt geantwortet haben, wie es so seine Art gewesen ist.

Also beschloss Lamborghini, sich seinen eigenen GT zu bauen, um die Händlerbetriebe in Würde – und effizient – anfahren zu können. Klar, dass dieses Ansinnen in eine eigene Autofirma münden musste: Der «Ingenieur» hatte nicht nur beim Bau von Traktoren, sondern auch bei der Herstellung von Hubschraubern bereits Erfahrungen gesammelt. Als drittes Standbein fügte er 1963 seinem Imperium in Sant'Agata di Bolognese eine Autofabrikation hinzu.

Lambo als Dienstwagen

Da steht es nun, das erste Geschäftsauto von Ferruccio Lamborghini, zur Verfügung gestellt von «Lamborghini St. Gallen» (www.lamborghini-sg.ch), und wir wissen nicht, ob es dem Firmengründer so gefallen hätte. Dass sich nämlich alle seine Vertreter einheitlich dieser Sprachregelung unterwerfen müssen. Aber die neuen Besitzverhältnisse wollen es so: Lamborghini Porrentruy, Lamborghini St. Gallen, Lamborghini Lugano (obwohl in Cadenazzo, im Distretto Bellinzona domiziliert), Lamborghini Singapore, Lamborghini Sydney, jetsetera.

Der St. Galler René Hirsch jedenfalls kann damit leben. Er hat sich mit seiner Hauptvertretung Saab eine Delle eingefangen und drückt nun umso vehementer mit der Lamborghini-Vertretung über die Landesgrenze nach Vorarlberg (A), Baden-Württemberg und Bayern (D) hinaus. Die geöffneten Grenzen sollen dieses Geschäftsmodell erleichtern, die Lambo-Retro-Abteilung soll dies unterstreichen.

Sechs Doppelvergaser

Ohne Streicheln des Gaspedals verweigert der 350 GT die Arbeit. Mit etwas geöffneten Klappen der sechs Weber-Dop-

pelvergaser und den zwölf Drosseln kommt er aber nach kurzer Überlegungspause zur Sache – wroumm. Wenige Minuten später entblättern wir, noch kaum warm gefahren – gefühlt – sämtliche Einschaltungen der St. Galler Tunnelunterführung. Brutal, was lächerliche 3,5 Liter Hubraum anrichten können, wenn mit Zwischengas vom Dritten in den Zweiten heruntersortiert wird, dabei muss man noch nicht einmal rasen. Man kann sich vorstellen, dass, wenn Ferruccio auf der noch nicht richtungsgetrennten Strada del Sole nach Hause fuhr, dort der Herbst ein paar Wochen zu früh in die Allee-Bäume gefahren ist.

Im Revier, wo man mehr oder weniger alleine bleibt, offenbart der Zwölfzylinder die vom Firmengründer verlangte Drehwilligkeit. Ab 4000 Touren schrumpft der Kanton Appenzell Innerhoden auf die Grösse eines Fussballfeldes. Der gewaltige Punch, locker aus dem Ärmel geschüttelt, lässt es theoretisch als machbar erscheinen, morgens einen Händler in Como und nachmittags einen Kollegen in Alessandria besuchen zu können und abends wieder daheim zu sein. So darf man sich Norditalien vorstellen, als Francs und Lira noch Geldmittel und Ge-

LAMBO 350 GT

Das ist zuvor-derst einfach ein wunderschönes Automobil.

schwindigkeitskontrollen noch eine Orwellsche Utopie waren. Es hätte ja auch nichts zu kontrollieren gegeben, Tempolimiten gab es noch nicht.

Design war wichtig

Ursprünglich war im Fond ein Mittelsitz vorgesehen, später wurden die 350 GT hinten mit einer sauber ausgestaffierten Gepäckablage ausgeliefert. Ferruccio Lamborghini muss ein bescheidener Mensch gewesen sein, die Mille Miglia bestritt er mit einem getunten Fiat 500, vermutlich war er aber der Rauchsucht erlegen: Es gibt im 350 GT ausser dem Schalthebel mittig nur einen dominanten Ascher. Das Handschuhfach ist mit zwei Zigaretten-schachteln zum Bersten gefüllt. Keine Make-up-Spiegel, aber ein topfebener Kofferraum, in den mehr als ein Übernachtungsset reinpasst.

Heute nimmt man das Erstlingswerk einerseits über den imposanten 12-Zylinder-Motor wahr, die Ferrari mussten sich noch mit einer Nockenwelle pro Zylinderbank bescheiden, während Lamborghini bereits Zylinderköpfe mit zwei Nockenwellen verbaute. Andererseits legte Lamborghini von Anfang an grossen Wert auf das Design. Der V12 GT strotzt nur so von



MUTIG Eingezogene Seitenscheiben.

neuartigen Stylingelementen. So ist er mit seinen betont runden Scheiben, den nach hinten eingezogenen Seitenfenstern und den kantigen Elementen unterhalb der Fensterlinie einfach wunderschön. Die Funktion muss da etwas in den Hintergrund treten, beispielsweise bearbeitet der einarmige Scheibenwischer ein eher mickriges Feld. Das Instrumentarium war seinerzeit eine Wucht. Heute ist ein Tacho, wo der Zeiger bei 30 km/h am Anschlag steht, eher frivol.

Keine halben Sachen

Ferruccio Lamborghini zog sich später in seine Weinberge zurück, machte auch da keine halben Sachen, nachdem er Enzo Ferrari schon 1966 mit seinem «Zweitlingswerk» Miura, vorgestellt am Genfer Salon 1966, gezeigt hatte, wo neuerdings der Hammer hängt. Der 350 GT aber ist ein Zeuge seiner Zeit. Mutig musste man sein, um die Fahrleistungen eines GT aus-

zukosten, die Lenkung ist aus heutiger Sicht so schwammig, wie wenn ein Achter ungetaktet gerudert wird. Die Reifen wollen schon vor dem Einlenken die Haftung verlieren; das mittlerweile schön patinierte filigrane Lenkrad bietet Rückmeldung in der Art einer Espressomaschine, wo versäumt worden ist, eine Kapsel einzuschieben. Da kommt ein ganz dünnes Aroma heraus.

Statt versenkbare Scheinwerfer und eine zugespitzte Front hatte die von der Carrozzeria Touring überarbeitete definitive Version Breitbandscheinwerfer, einen richtigen Kühlergrill sowie eine ruhigere Seitenfläche. Die Karosserie ruht auf einem massiven Stahlrahmen. Es fehlt ausser ultraflachen Reifen nichts, und der Lamborghini 350 GT von anno 1964 kann optisch als moderner GT durchgehen.

Jürg Wick



2x2 DOHC mit sechs Doppelvergäsern.



FILIGRANES LENKRAD. Aber die Lenkung ist aus heutiger Sicht so schwammig, wie wenn ein Achter ungetaktet gerudert wird.

CADILLAC ELDORADO 1996

Gelegenheit, alle Optionen, Nockenwelle defekt, Standort Biel.
Interessanter Preis
Tel. 079 314 13 66



INNOCENTI MINI COOPER 1974

97'700 km, Veteran MFK 06.04.2016, einzigartiger, originaler Zustand, Carrosserie wie Interieur.
CHF 26'000.-
Besichtigung Carrosserie Bolognesi, Unterlangenggg
Ihr Mini Classic Spezialist
www.bolognesi.ch; 033 453 27 70

INSERIEREN SIE IHRE ANZEIGE HIER
KONTAKTIEREN SIE UNS

031 330 14 00

