

auto strada

Magazin für italienische Autos

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF,
Luxemburg 5,80 €, Belgien 5,80 €,
Ungarn 1830,00 HUF



Dezember 2009 – Februar 2010 • Nr. 2



20 000 km-Test:
Alfa Romeo 159 2,4 JTD ti

Portrait: Leo Aumüller
Reportage: Rallye San Marino
Hockenheim Classics: Voll im Bild
Treffen: Fiat 850 Spider

Test: Neuer
Fiat Punto Evo



Kleines Schmuckstück: Lombardi 850 Grand Prix



Turbo-Power:
Fiat 600 D mit 101 PS



Rote Liebe:
Ferrari Model Club



IAA-Report:
Show der Italo-Marken



LOMBARDI

TEXT UND FOTOS: JO SOPPA

Rarität auf der Abfahrtsrampe.
Aus dieser Entfernung kommen auch Italo-Kenner
bei der Typbestimmung ins Trudeln



850 GRAND PRIX

Einstmals als Westentaschen-Ferrari verspottet, sind die **MINI-SPORTWAGEN AUS VERCELLI** heute Raritäten der Extraklasse. Auf großen Treffen stechen sie in der Gunst des Publikums nicht selten die Hochkaräter der Nobelmarken mit Charme und rundum stimmiger Linienführung ganz galant aus. Aber sehen Sie selbst



Es kommt nicht allzu häufig vor, dass man hierzulande einen Lombardi Grand Prix in freier Wildbahn erspäht. Auch deshalb schrillten sofort sämtliche Alarmglocken, als im Internet ein Verkaufsinserat für eines der raren Exemplare auftauchte. Löko Classic

Seit 15 Jahren brummt der Lombardi vergnügt auf deutschen Landstraßen

in Köln bot so ein schnittiges Wägelchen tatsächlich an. Auf den angeklickten Fotos im Anhang sah das Auto sehr vielversprechend aus. Kein vom Verfall gekennzeichnetes Traum in Endstadium, sondern offenbar ein gepflegtes, unverbasteltes Liebhaberauto.

In der großen Ausstellungshalle stach das Auto zwischen den üblichen Populär-Klassikern von Jaguar E-Type, Strich-8er Mercedes bis hin zum Porsche 911 trotz bodennaher Tarnhaltung unmittelbar ins Auge. Die rote Lackierung sah keineswegs verdächtig taufersch nach Leichenbalsamierung aus und passte in das Bild, das Löko-Verkaufschef Jürgen Lubold vom schnittigen Italien-Exoten skizzierte. Demnach war das Auto vor 15 Jahren in Italien restauriert worden. Anschließend brachte es der letzte Besitzer mit nach Deutschland. Der hatte das Auto offensichtlich nur sporadisch an schönen Tagen bewegt, denn die Inneneinrichtung samt serienmäßigen Ferrero-Lenkrad machte nach wie vor einen einladenden Eindruck. Nur ein kleines Lackbläschen über dem rechten, hinteren Radlauf kündete von bewegter Geschichte oder

von drohender Ungemach in den Tiefen der Blechstruktur. Also kein Einser-Exemplar, und auch kein Zweier, aber durchaus ansehnlich und vor allem startklar. Gemessen an den sonst im Netz kursierenden Aussichten auf einen brauchbaren Lombardi Grand Prix dürfte das Kölner Angebot fraglos zu den hoch interessanten Angeboten zählen. 13 990 verhandelbare Euro waren denn auch für das seltene Auto aufgerufen. Ein Preis, der mangels Vergleichsangeboten entweder als supergünstig oder überzogen angesehen werden darf. In jedem Fall ist ein echter Liebhaber gefragt. Oder eine Liebhaberin.

Zugelassen wurde das Auto erstmals im Juli 1969 in Italien. Er zählt also noch zur Erstserie des 1967 erstmals präsentierten und ab 1968 erhältlichen Modelltyps, zu erkennen an der glattflächigen Fronthaube, der

Eine fesselnde Sportwagen-Linie stülpten die Lombardi-Macher vor gut 40 Jahren über die schlichte Fiat 850-Basis



einfachen Kennzeichenbeleuchtung hinten und den dreigeteilten Seitenscheiben. Spätere Versionen hatten eine Fronthaube mit markanter, maskuliner Längserhebung. Auch die Lüftungsöffnungen am Abschluss der Seitenscheiben finden sich nicht bei allen Lombardi Grand Prix.

Welche der Versionen die schönere ist, bleibt letztlich dem persönlichen Geschmack überlassen. Die strenge, „clean“ Frontpartie der hier gezeigten Erstserie hat zweifellos ihren ganz besonderen Reiz. Überhaupt begeistern die aus sämtlichen Perspektiven stimmigen und klaren Linien des nur 3,6 Meter langen Sportwagens. Der scharf gezeichnete Bug und die Fensterpartie samt Luft-einlässen erinnern stark an den 1970 präsentierten De Tomaso Pantera, schräg von der Seite betrachtet erkennt man Ähnlichkeiten zum Saab Sonett oder BMW M1 und direkt



Alle Schriftzüge vorhanden. An solchen Details kann man sich als Restaurator oftmals ganz hart abarbeiten



Bitte klein machen zum Einsteigen. Die langen Türen des Grand Prix machen den Innenraum gut zugänglich

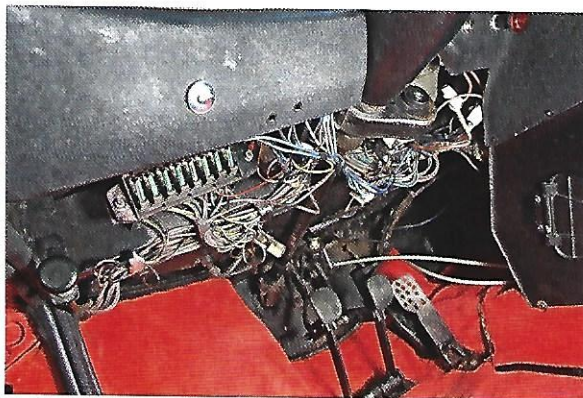
von vorne ins Visier genommen, kann man durchaus schon einen gestalterischen Vorläufer zum Volks-Porsche 924 erahnen.

Es ist offensichtlich: Der Grand Prix hatte auf spätere Designer große Wirkung

Gezeichnet hat das Auto seinerzeit Dr. Giuseppe Rinaldi, damals Technischer Direktor bei Lombardi. Es ist offensichtlich, dass sein Entwurf manchen späteren Auto-Designer zu inspirieren vermochte.

Gegründet wurde die „Carrozzeria Francis Lombardi“ kurz nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahr 1947. Francis, der eigentlich Carlo Francesco mit Vornamen hieß, wurde am

21. Januar 1897 in Genua geboren. Ein Sohn aus großbürgerlichem Hause, der es im Ersten Weltkrieg zum hoch dekorierten Jagdflieger brachte und folgerichtig seine Berufslaufbahn in der Luftfahrt suchte. Neben politischen Tätigkeiten installierte er eine der ersten zivilen Fluggesellschaften in Italien und gründete 1938 die AVIA. Das Akronym steht für „Anonima Ver-



Zentrale Verkabelung mit Sicherungskasten unter dem Armaturenbrett. Ein bisschen chaotisch, aber gut zugänglich



Alleine der Brionvega-artige Instrumentenkasten in der Wagenmitte rechtfertigt den Kauf des Autos. Zu jedem Preis. Fast jedem



cellese Industria Aeronautica“, gleichbedeutend mit „Industriegesellschaft für Flugzeuge in Vercelli“ und hat nichts mit der gleich lautenden Mineralölgesellschaft zu tun.

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterbanden die Siegermächte auch in Italien jegliche Fertigung militärrelevanter Güter. Flugzeuge standen ganz oben auf der Verbotliste. Wie manch andere Firma, blieb auch

Lombardi bei Motoren und Rädern, verzichtete aber zwangsweise auf die Flügel. Piaggio etwa erfindet aus dieser Einschränkung heraus unter Verwendung ehemaliger Flugzeug-Startermotoren den Vespa-Motorroller, die Aeronautica Macchi tat es gleich und baute fortan unter dem bis dato für leistungsstarke Wasserflugzeuge bekannten Markennamen Aermacchi schnelle Motorräder.

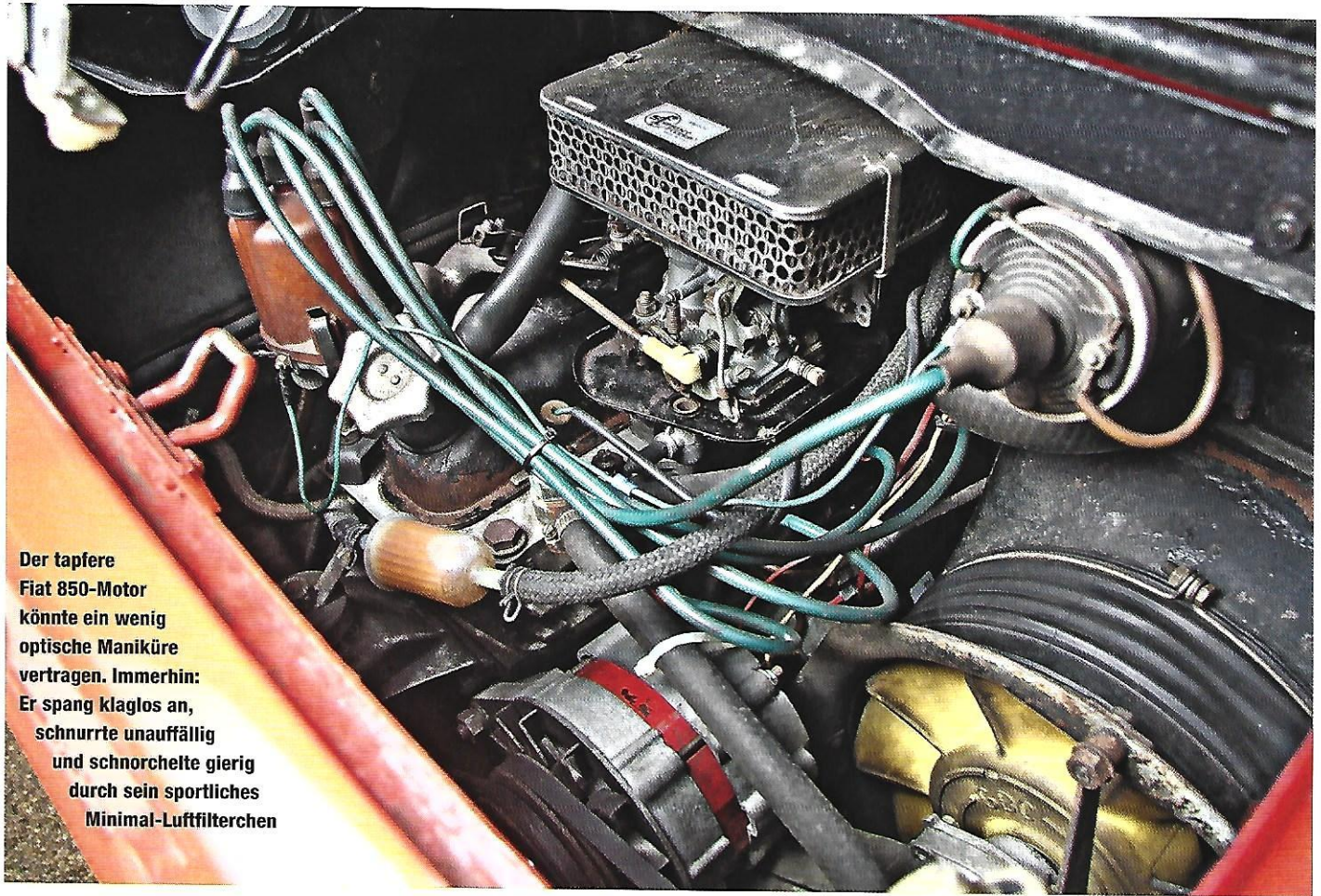
Nicht zu vergessen FIAT, die einstmals auch für ihre Flugmotoren und Jagdflugzeuge bekannt waren. Zu deren Agnelli-Führungsclan bestanden aus alter Fliegerverbundenheit noch rege Anknüpfungspunkte zu Francis Lombardis Firma, der nun ebenfalls nach neuen Entwicklungsmöglichkeiten suchte.

Diese neuen Möglichkeiten sahen Sonderkarosserien auf bestehenden

Einladender Innenraum mit ernsthaftem Racing-Gestühl. Allerdings nur für Leute bis 1,75 Meter Größe geeignet



Einer der Glücklichen, die in den Lombardi hinein passen, ist Löko Classic-Verkaufschef Jürgen Lubold. Außenstehenden bleibt dafür der raue Vierzylinderton



Der tapfere Fiat 850-Motor könnte ein wenig optische Maniküre vertragen. Immerhin: Er spang klaglos an, schnurrte unauffällig und schnorchelte gierig durch sein sportliches Minimal-Luftfilterchen

Serienchassis vor. Eine Tätigkeit, die fertigungstechnisch dem Flugzeugbau nicht unähnlich ist. Zudem waren maßgeschneiderte Karossen für jene

zahlungskräftige Kundschaft, die sich kurz nach dem Krieg überhaupt ein Auto leisten konnten, zu dieser Zeit eher die Regel denn die Ausnahme. Die „Wirtschaftswunder-Jahre“ der preisgünstigen Massenmotorisierung mit VW Käfer in Deutschland und Fiat 500 in Italien sollte erst noch kommen.

Francis Lombardi wurde 86 Jahre alt. Er starb 1983, sechs Jahre zuvor

endete bereits die Geschichte der „Carrozzeria Francis Lombardi“. Die großen Hersteller boten längst selbst für günstiges Geld schicke Modellvariationen an. Für kleine Karosserie-Spezialisten wurde die Luft zwangsläufig dünn. Sie konnten fortbestehen als Designbüros oder als Zulieferbetriebe für die Sonderserien der großen Marken. Was das Leben und Überleben für

Bereits 1976 endet die Geschichte der Carrozzeria Francis Lombardi



Platt von der Seite betrachtet drängen sich Vergleiche mit einem Saab Sonett auf



Das Heckteil ist aus Glasfaserlaminat gefertigt. Es lässt sich für größere Motorarbeiten komplett abschrauben

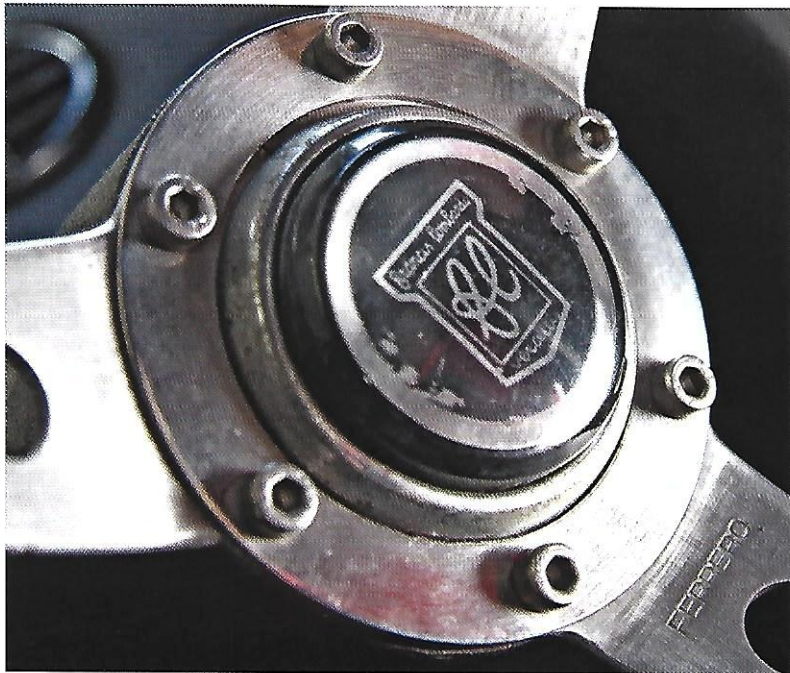
derartig abhängige Firmen nicht eben einfacher machte.

Technische Basis des Lombardi Grand Prix war der Fiat 850. Eine schlichte Konstruktion mit wassergekühltem Vierzylinder im Heck, Vierganggetriebe, Blattfeder-Vorderachse und in der „schärfsten“ Version mit knapp 50 PS Leistung. Der Fahrzeugschein unseres Exemplars weist 48 PS bei 6400/min aus

und deklariert ein Höchsttempo von 135 km/h. Für den Sprint von Null auf 100 km/h nennen zeitgenössische Quellen runde 16 Sekunden, was angesichts von 700 Kilogramm Fahrzeugmasse und der überaus windschnittigen Karosserie glaubhaft erscheint. Brachiale Fahrleistungswerte sind es also nicht, die damals wie heute für dieses Auto begeistern. Es ist die Form, es sind die Details. >

TECHNISCHE DATEN: LOMBARDI 850 GRAND PRIX

Entwurf: Dr. Giuseppe Rinaldi
 Preis: aktuelles Angebot bei Löko-Classic in Köln 13 900 Euro
 Leistung: 48 PS (34 kW) bei 6400/min
 Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, untenliegende Nockenwelle, ohv. Bohrung x Hub 65 x 63,5 mm, Hubraum 843 ccm, Verdichtung 9,3. Ein Weber-Stufenfallstromvergaser 30 DIC. Vierganggetriebe plus Rückwärtsgang, Heckantrieb
 Fahrwerk: Stahlblech-Karosserie mit Gfk-Anbauteilen. Vorn Querblattfeder, hinten Schräglenker mit Federbeinen. Vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen. Maifirini-Leichtmetallfelgen Typ Mille Miglia in 5.50x13 Zoll vorne und hinten. Bereifung Pirelli P4 in 155/70R13 vorne und hinten. Radstand 2027 mm, Länge 3600 mm, Breite 1470 mm, Höhe 1040 mm. Tankinhalt 30 Liter, Gewicht 700 kg, Zweisitzer
 Kontakt: Löko Classic, Rösrather Straße, Köln



Serienmäßig kam der Lombardi auf Stahlfelgen. Diese Maifirinis vom Typ Mille Miglia passen vorzüglich

Der Anblick auf eine derart lebenswürdig patinierte Lenkernabe löst nicht selten den sofortigen Haben-wollen-Reflex aus

Inspirationsquelle. Aus dieser steilen
Perspektive erinnert das gekonnt gezeichnete Auto
an einen Porsche 924





Optische Rasanz. Zeitgenössische Quellen sprechen von 16 Sekunden Spurtvermögen von Null auf 100 km/h

Etwa die aus schierer Raumnot zentral ins Armaturenbrett implantierte Instrumentenkonsole in bestem Brionvega-Design oder das winzige, an klassische Formel-Racer erinnernde Gestühl mit seiner ernsthaften Wulstabsteppung. Ein Glanzpunkt am Löko Cassic-Angebot sind zweifellos auch die wunderschönen Maifrini-Felgen vom Typ Mille Miglia. Die stilistisch perfekte Ergänzung findet sich zudem in den

Der war von der schnittigen Grand Prix-Karosserie offensichtlich derart angetan, dass er gleich einen 1300er Fiat-Motor implantierte und dem Auto so ansatzweise zu den Fahrleistungen verhalf, die von der Verpackung versprochen werden. Obligatorische Verbesserungen an Fahrwerk und Bremsanlage machten daraus den Abarth Scorpione. Der wiederum ist heute wegen seiner seit jeher schützend über ihm stehenden

Auswahl am Markt gibt es keine. Wer einen Lombardi sucht, muss zugreifen

aufgezogenen Pirelli P4-Reifen. Und hat man je eine Spezial-Karosserie gesehen, an der die profanen Großserien-Rückleuchten des Technikspenders einen derart eleganten und stilsicheren Eindruck machten?

Eine weitere Besonderheit des Lombardi Grand Prix ist die Mischbauweise. Türen und Heckabschluss wurden aus Glasfaserlaminat gefertigt. Letztgenannter kann für Arbeiten am Motor komplett abgeschraubt werden. Eine Aufforderung, der viele Lombardi-Besitzer gerne nachgekommen sind. Denn Umbauen auf „heißere“ Motoren gehören praktisch zum Standard-Programm der weltweit aktiven, familiär kleinen Lombardi GP-Szene.

Bekanntester Lombardi-Umbauer dürfte freilich Carlo Abarth sein.

Nobel-Aura fast einfacher zu bekommen als die ursprüngliche Ausgangsbasis. Denn was in den achtziger Jahren jugendliche Vollgashelden am Volant nicht schafften, das richtete in der Folgezeit der Rost.

Einen Lombardi Grand Prix überhaupt bekommen und einen zu fahren sind dennoch zweierlei Angelegenheiten. Und beides zusammen wird nicht jedem vergönnt sein. Denn selbst wer den Schlüssel zum startbereiten Auto bereits in Händen hält, kann vom vollendeten Glückserlebnis gnadenlos ausgeschlossen bleiben. Dann nämlich, wenn er größer als 1,75 Meter ist.

Der Lombardi ist nicht nur ein verdammt schönes, sondern vor allem ein verdammt kleines Auto. Nichts für stämmige Teutonen. □

CARROZZERIA FRANCIS LOMBARDI

Gegründet 1947 in Vercelli/Piemont, hervorgegangen aus einer kleinen Flugzeugfabrik. Stellte in der Hauptsache Variationen auf Fiat-Basis her. Etwa Cabrios, Coupes oder überlange Taxen. Besondere Popularität erlangten die sportlichen Derivate, inklusive Cabriolet, auf Fiat 500-Basis (My Car). Unter Verwendung der Fiat 850-Plattform wurde der Lombardi Grand Prix von 1968 bis 1972 hergestellt. In Amerika kam der Wagen unter dem Markennamen OTAS in den Handel. Abarth verwendete die Karosserie für den Modelltyp „Scorpione“. Ebenso Giannini in Rom, wo man zudem leistungsgesteigerte Motoren einsetzte. 1972 stellte Lombardi die letzte Neuentwicklung vor, den FL 1. Der Entwurf zeigte bereits große Ähnlichkeiten zum späteren Fiat X1/9.

Die Firma beendete 1976 ihre Aktivitäten im Automobilbau. Der Name „Francis Lombardi“ lebt heute in Vercelli in Verbindung mit einer Privatschule für Informatik weiter. Ein Markenclub in Deutschland ist nicht bekannt. Im Internet findet sich ein Register, das alle Lombardi-Besitzerinnen und -Besitzer zur Mitarbeit auffordert. Die dort veröffentlichte Liste der überlebenden Lombardi Grand Prix umfasst 43 Exemplare weltweit. Exakte Produktions-Stückzahlen des Lombardi Grand Prix und seiner Abwandlungen sind nicht bekannt.



Die schwungvoll verknoteten Anfangsbuchstaben des Inhabernamens bilden das Zentrum im Markenemblem der Carrozzeria Francis Lombardi