

# DRIVE STYLE



## ELEKTROSPEZIALIST

Das Rheintaler Unternehmen Brusa unterstützt viele Autohersteller bei der Elektrifizierung neuer Modelle. >24



## RATGEBER

Ladegeräte helfen, das Leben der Autobatterie zu verlängern. Der Test zeigt grosse Unterschiede bei Preis und Leistung. >26



## DER FACH-MANN

Sein Name ist Programm: Alex Fach leitet ein erfolgreiches Porsche-Rennteam. Interview mit dem Schwyzer. >31

## Ein Hauch Lamborghini

### LOMBARDI GRAND PRIX 850

Es braucht Fantasie, um eine Nähe zum Lamborghini Miura zu sehen, auch wenn man sich genauso ins Cockpit zwängen muss und fast hinter dem Steuer liegt...



### BRUNO VON ROTZ

Spätestens, wenn der Motor gestartet wird, verliert der Lombardi 850 Grand Prix jegliche Ähnlichkeit mit der Ikone Lamborghini Miura, obschon beiden ähnliche Designideen zugrunde liegen.

### VOM PILOTEN ZUM KONSTRUKTEUR

Carlo Francesco Lombardi (Francis genannt, 1897-1983) war ein hochdekorierter Kampfpilot im Ersten Weltkrieg. In den Dreissigerjahren begann er Flugzeuge zu entwickeln und zu bauen, nach dem Zweiten Weltkrieg stellte er auf den Bau von Sonderkarosserien und Umbauten von Automobilen, vorwiegend Fiat-Modelle, um. Francis war erfolgreich und konnte bis zu 6000 Fahrzeuge pro Jahr ausliefern. Dies verschaffte ihm auch Luft für Eigenkreationen. Nach dem von der Presse nicht gerühmten Lombardi 850 Monza, einem offenen kleinen Sportwagen mit freistehenden Kotflügeln mit ge-

wissen Ähnlichkeiten zu einem Lotus Super Seven, präsentierte Lombardi auf der Rennwagenausstellung von Turin im Jahr 1968 den Lombardi 850 Grand Prix.

Das Design des «Grand Prix» stammte von Dottore Giuseppe Rinaldi, der schon seit langem in Diensten Lombardis arbeitete. Mit dem neuen Sportwagen war ihm ein interessanter Wurf gelungen, der sich einiger Designansätze des Lamborghini Miura bediente. So ragten die Türen weit über die Fahrerkabine nach vorne, die Front konnte dank Klappscheinwerfern tief gehalten werden, ein breiter Getriebetunnel und ein mächtiger zentraler Instrumententräger trennte Fahrer und Beifahrer. Und genauso wie beim Miura gab es auch beim zweiseitigen Lombardi 850 Grand Prix keinen nutzbaren Kofferraum. Was nicht im Cockpit Platz hatte, musste zu Hause bleiben.

Die Eleganz eines Miura erreichte Rinaldis Kreation allerdings nicht. Zwar gefiel die schwungvolle Linienführung

mit dem kraftvollen, hochbauenden Heck, aber sobald die Scheinwerfer ausgefahren waren, zeigte der kleine Sportwagen krötenartige Gesichtszüge. Heftige Kritik war die Folge.

Die Abmessungen waren kompakt, gerade einmal 355,5 cm lang war der Sportwagen, die Breite betrug 148,5 cm,

die Höhe war mit 106,5 cm besonders niedrig ausgefallen. 685 kg wog der Italiener vollgetankt, damit waren eigentlich gute Voraussetzungen für sportliche Fahrleistungen und -eigenschaften gelegt.

FORTSETZUNG AUF SEITE 22

Eigenständiges Design von Giuseppe Rinaldi.

Fotos: Balz Schreier



Die Klappscheinwerfer werden elektrisch aus- und eingefahren.

**FORTSETZUNG VON SEITE 21**

**MEHR SCHEIN ALS SEIN?** Die technische Basis des Lombardi 850 Grand Prix stammte vom Fiat 850. Fahrwerk, aber insbesondere der Motor waren Fiat-Standardteile. Mit 843 cm<sup>3</sup> und 47 PS bei 6400/min war die Antriebsseite im Heck des Fahrzeugs nicht besonders üppig ausgefallen. So fielen denn auch die Fahrleistungen nicht besonders berauschend aus. 16,7 s brauchten die Tester einer deutschen Autozeitschrift für den Sprint von 0 bis 100 km/h im Jahr 1970, als Höchstgeschwindigkeit ermittelten sie 153,8 km/h. Damit liess sich zwar die Fiat-Konkurrenz in Form des 850 Coupé im Rückspiegel behalten, nicht aber ein Opel GT oder ein VW-Porsche 914, die zum Beispiel in Deutschland nur unwesentlich mehr kosteten, aber fast mit der doppelten Leistung aufwarten konnten.

**DIE UNGLEICHEN DRILLINGE** Allerdings gab es für Leistungsfetischisten Alternativen. Bei Abarth konnte man im selben Anzug einen wesentlich leistungsstärkeren Motor bestellen. Dieser stammte aus dem Fiat 124, wies einen vergrößerten Hubraum von 1280 cm<sup>3</sup> auf und leistete mit Weber-Vergasern immerhin 75 PS. Dann hiess der Wagen allerdings Abarth Scorpione und kostete rund 30% mehr als die Lombardi-Variante (also anstatt 11 900 immerhin 14 600 Franken).

Als Abarth Scorpione SS erhielt der Sportwagen dann auch noch das rennsportlich erprobte Fahrwerk des Abarth 1000 TC Radiale und bewegte sich damit besonders leichtfüssig um die Kurven.

Um noch etwas mehr Verwirrung zu stiften, gab es auch noch Varianten der Marke OTAS (Omologate Turismo Automobile Speciale), die einerseits mit einem kleineren Motor mit 820 cm<sup>3</sup> ausgerüstet waren, womit sich die amerikanischen Abgasgesetzgebung unterlaufen liess, andererseits mit einem auf einen Liter Hubraum vergrößerten Motor versehen wurden und entsprechend bessere Fahrleistungen zeigten. Und einige Fahrzeuge tauchten auch unter dem Markennamen Giannini auf.

Die Fahrzeuge unterschieden sich übrigens nicht nur durch die Motorisierung, sondern auch in Karosseriedetails und in der Innenraumgestaltung. So etwa wies der Lombardi 850 Grand Prix ein kleineres Lenkrad auf als die Abarth-Variante.

**WEG VOM KUNSTSTOFF** Bei der Präsentation des Lombardi 850 Grand Prix strich man noch die Kunststoffkarosserie heraus, die sich beim genaueren Lesen der ersten Verkaufsprospekte als Stahlblechkarosserie mit Kunststoffkomponenten (Türen, Sitze, Rückwand) entpuppte. Der

Sieht schneller aus als er ist, aber gute 150 km/h liegen drin.



Weit in den vorderen Kotflügel ragende Fahrertür vereinfacht den Einstieg.



Drehzahlmesser und Tacho im zentral montierten Instrumententräger.

Materialeinsatz veränderte sich zunehmend über die Zeit, am Schluss waren nur noch die Rückwand und je nach Modell der Motordeckel aus dem leichten Material. Auch an anderen Teilen wurde gefeilt, so erhielten die späteren Modelle verstellbare Lamellen für die Motorbelüftung, und schon früh waren die seitlich verschiebbaren Seitenfenster, die Nuccio Bertone so gut gefallen hatten, einer her-

kömmlichen Konstruktion gewichen.

Nur drei Jahre lang wurde der Grand Prix produziert, im November 1971 vermeldete die AR das Ende der Herstellung.

«Wo auch immer die schnittigen Coupés auftauchen, ziehen sie Blicke auf sich», stand in einem zeitgenössischen Testbericht und daran hat sich bis heute nichts geändert, insbesondere deshalb, weil die meisten Farben (angeboten wur-

den 1971 giallo mongolio, verde malesia, verde finlandia, bianco polo, rosso espana, arancio) alleine schon für einen hohen Auffälligkeitsgrad sorgten.

**FAST RENNSPORTFEELING** Jetzt sitzen wir also in diesem gelben (giallo mongolio) Heckmotorsportwagen. Abgesehen von der etwas schräg zur Fahrtrichtung verschobenen Sitz- oder besser Liegepo-

## HISTORIE

### LOMBARDI 850 GRAND PRIX (1968-1971)



Auf der Basis des Fiat 850 entwickeltes Coupé mit Heckmotor. Erste Exemplare verfügten über eine unkonventionelle Türfensterkonstruktion ähnlich zu Wettbewerbsfahrzeugen, die bei späteren Wagen normalen Kurbelfenstern wichen.

### ABARTH 1300 SS SCORPIONE (1969-1971)



Carlo Abarth stellte eine eigene Variante des Lombardi her, mit einem Motor aus dem Fiat 124 und damit mit mehr Hubraum und auch Leistung.

### LOMBARDI SPIDER MONZA (1970)



Geöffnetes Grand-Prix-Coupé mit Targabügel und zwei abnehmbaren Dachhälften. Auch die versenkbare Heckscheibe reichte nicht als entscheidendes Kaufargument, um das Modell in grösseren Stückzahlen absetzen zu können.



Die verstellbaren Lamellen auf der Motorabdeckung sorgen für bessere Frischluftzufuhr.

### Technische Daten Lombardi Fiat 850 Grand Prix (1970)

#### KAROSSERIE

Coupé zweitürig, 2 Sitze; Leergewicht (DIN) 632 kg, max. zul. Gesamtgewicht 822 kg.

#### MOTOR

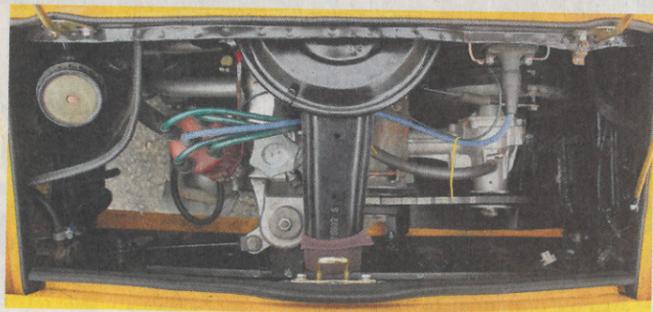
4 Zylinder in Linie (65×63,5 mm), 843 cm<sup>3</sup>; Kompression 9,3:1; 47 PS (DIN) bei 6400 /min, 55,7 PS/L (DIN); 6 mkg (DIN) bei 3600 /min; Oktanbedarf Superbenzin.

#### MOTORKONSTRUKTION

Heckmotor, hängende Ventile, seittl. Nockenwelle (Kette); Leichtmetall-Zylinderkopf, 3-fach gelagerte Kurbelwelle; zentrifugale Ölfilter im Hauptstrom, Öl 3,25 Liter, 1 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 30 DIC 1. Zündkerzen Marelli CW 260 L, Champion N3 oder Bosch W 260 T2; Batterie 12 V 48 Ah.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Heckantrieb, Federscheibenkupplung;



4-Gang-Voll-Synchrongetriebe (ohne dir. Gang), Stockschaltung; Hypoid-Achsantrieb, Achsunters. 5,125:1 (8/41).

#### FAHRWERK

Vorn Scheibenbremse, hinten Trommelbremse, Scheibendurchmesser 22,7 cm, wirksame Bremsbelagfläche vorn 124 cm<sup>2</sup>; Reifen 145-13.

#### DIMENSIONEN

Spur 118/124 cm, Kofferraum 170 dm<sup>3</sup>, Länge 355,5 cm, Breite 148,5 cm, Höhe 106,5 cm.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 155 km/h (Werk); Leistungsgew. 13,3 kg/PS (DIN), Verbrauch (Reise) 7-9 Liter (Schätzung Red.)

sition fühlt man sich wohl im kleinen Coupé.

Die Rundumsicht ist nicht überragend, die Begrenzungen der Karosserie können nur erahnt werden, was aber bei 3,6 Meter Länge nicht wirklich ein Problem darstellt. In eine Parklücke, die ein moderner ausgewachsener Personenwagen nur dank Einsatz von Sensor- und Radartechnologie entern kann, fahren wir einfach vorwärts hinein.

Der Motor klingt für Fiat-850-Freunde wie ein alter Bekannter, er hängt gut am Gas, aber für sportliche Fahrleistungen kann er nur bedingt sorgen. Man fühlt sich aber trotzdem sofort schnell, dafür sorgen schon die deutliche Geräuschentwicklung, aber auch die rennsportmässig tiefe Sitzposition.

Das Getriebe lässt sich gut und ausreichend exakt schalten, und auch die restlichen Bedienungsorgane stellen niemanden vor Probleme. Nur die Lampen nehmen sich ziemlich viel Zeit, um auszuklappen - schnell Lichthupe geben liegt da nicht drin.

Aber nicht die Autobahn ist das Revier des Lombardi, sondern die einsame und serpentinartig geschwungene Landstrasse ist das bevorzugte Einsatzgebiet. Dort fühlt sich der Italiener richtig zu

Hause und da sieht man ihm auch das Leistungsdefizit gegenüber dem stärkeren, aber auch wesentlich teureren Abarth Scorpione nach.

#### HOHER AUFMERKSAMKEITSWERT

Auffällig viele «Daumen hoch» sehen wir bei unserer Ausfahrt, der kleine Italiener, den kaum jemand kennt, gefällt. Erheblich über 1000 Exemplare soll Lombardi einst für sich und Abarth/OTAS hergestellt haben, eine gute Hundertschaft dürfte sicher überlebt haben.

Die Restaurierung eines derartigen Fahrzeugs dürfte mangels erhältlicher Ersatzteile schnell für rote Köpfe sorgen, entsprechend empfiehlt sich der Kauf eines Fahrzeugs im bestmöglichen Zustand. Rund 30 000 bis 40 000 Franken müsste man dafür wohl budgetieren, nicht viel für eine weitgehend von Hand gebaute Rarität, die mindestens so auffällig ist wie ein Lamborghini Miura.

Wir danken der *Touring Garage in Oberweningen*, die uns den *Lombardi 850 Grand Prix* zur Verfügung stellte.

Weitere Informationen, Bilder, Verkaufsprospekte und Tonmuster finden sich auf [www.zwischengas.com/lombardi](http://www.zwischengas.com/lombardi).