



AutoClassic

Kaufberatung
**Porsche
944**



Seite 112



Strich-Acht Coupé (W 114)

Baureihe C 123

Baureihe C 124

Seite 14

Die schönsten Benz-Coupés

Welche Generation macht am meisten Spaß?

SERVICE & WERKSTATT

Tempomat Seite 96
Wartung und Reparatur

Wellnesskur für den Vergaser Seite 92



Gussmetall reparieren Seite 98
Wundermittel Metallplastik

Die eigene Werkstatt Seite 102

Stauraum und optimale Beleuchtung schaffen

Sport-Exot

 Seite 50
Lombardi Grand Prix 850

Multitalent

 Seite 40
VW Iltis
 Testfahrt mit dem Allrader

Luxusgleiter

 Seite 116
 Kaufberatung **Peugeot 604**

BMW 600 und Fiat Multipla

 Seite 28
Kleine Schätzchen im großen Vergleich
 Die Urahren der Mini-Vans


 Seite 44

Gesuchte Kölner: Ford Granada Mk. II/III

Sportlicher Exote auf Fiat-Basis

Schaf im Wolfspelz

Die 50er- bis 70er-Jahre waren die goldenen Zeiten der Kleinhersteller: Nie wieder gab es in der Nachkriegszeit so viele kleine Hersteller, die günstige Großserientechnik mit eigenen, meist sportlichen Karossen veredelten. Eine dieser Firmen war Lombardi, eine der letzten Kreationen der 850 Grand Prix, den wir im Münsterland entdeckt haben.

Lombardi
850 Grand
Prix

**Der 47-PS-
Sportler**



Carlo Francesco „Francis“ Lombardi baute in Vercelli seit 1938 im norditalienischen Piemont zunächst Flugzeuge unter dem Namen „AVIA“. Nach der kriegsbedingten Pause wagte er 1947 den Neuanfang im Automobilbau. Von Beginn an verwendete er zumeist Kleinwagen von Fiat, obwohl es auch Umbauten auf Lancia-Basis gab. Den Großserienplattformen setzte er eigene Karosserien auf, meist Cabrios und Coupés. Schon früh entwarf Lombardi auch völlig eigenständige Karosserien. Unter den Kleinen wurde er schnell einer der Großen: In den 60er-Jahren entstanden in Vermelli über 5.000 Autos jährlich. 1968 brachte Lombardi mit dem 850 Gran Prix sein bis heute bekanntestes Modell auf den Markt.

Als Basis diente der Fiat 850, von dem der Antriebsstrang, Fahrwerkkomponenten und Teile der Bodengruppe übernommen wurden.

So entsprechen etwa die Sitzmulden im Bodenblech des Lombardi den Fußablagen aus dem Fond eines normalen 850er.

Biedere Basis

Die Sitze waren nicht verstellbar, man konnte nur die Pedalerie in Grenzen an die Fahrergröße anpassen. Ein breiter Getriebetunnel und ein mächtiger Instrumententräger trennen Fahrer und Beifahrer. Um Kosten zu sparen, waren ursprünglich Schiebefenster geplant, in der Serie wurden dann aber Kurbelfenster eingesetzt. Für einen leichteren Einstieg ragen die Türen weit über die Fahrerkabine in die Frontkotflügel. Unter der flachen Frontpartie mit Klappscheinwerfern befindet sich das Reserverad, ein nutzbarer Kofferraum ist nicht vorhanden. Was nicht im Innenraum Platz findet, muss zu Hause bleiben. Trotz einer Länge von gerade einmal 3,50 Meter bei einer Höhe

von gut einem Meter fällt der Lombardi auf wie ein bunter Hund. Neben der markanten Silhouette tragen auffällige Lackierungen ihren Teil dazu bei, die so klangvolle Bezeichnungen wie Giallo Mongolia (gelb), Verde Malesia (grün) oder Rosso Espana (rot) trugen. Mit dem Spider Monza brachte Lombardi sogar Targa-Cabrio mit zwei abnehmbaren Dachhälften und versenkbarer Heckscheibe auf den Markt.

Mehr Schein als Sein

Kleine flinke Sportwagen passten in die Zeit, aber so ganz konnte der Gran Prix mit seiner doch recht kleinen Maschine den Versprechungen nicht genügen. Derartige Flitzer generierten ihre nicht selten spektakulären Leistungswerte in der Regel über ein geringes Gesamtgewicht. Das sollte auch beim Gran Prix nicht anders sein. Bei der Präsentation wurde eine in wesent-



Das Lombardi-Signet war bis in die 70er-Jahre ein Symbol für individuelle Sportwagen auf Großserienbasis.



Unter dem hohen Heck konnten die unterschiedlichsten Motoren verbaut werden, meist kam der Fiat-850-Motor zum Einsatz.

Gewusst wie: Als Kniepolster wurde werkseitig ideenreich ein Türgriff verbaut.



Die in der Mitte angeordnete Armaturentafel ist nicht schön, aber unverwechselbar.

lichen Komponenten aus Kunststoff gefertigte Karosserie angekündigt. Bei Produktionsstart bestand der Gran Prix dann aber weitestgehend aus Stahlblech und brachte stattliche 680 Kilogramm auf die Waage. Die knapp 155 Stundenkilometer Spitze, die der Wagen aus den 47 PS

Mit dem 47-PS-Motor aus dem Fiat 850 war der kleine Italiener leicht untermotorisiert.

des Fiat-Motors holte, waren ansehnlich, aber nicht atemberaubend. Das Gleiche galt für die Beschleunigung. Bei einem Test der Zeitschrift „Auto Motor und Sport“ brauchte der Lombardi 1970 glatte 16,7 Sekunden für den Sprint von null auf 100. Im mediterranen Kleinwagengewusel reichte das, um die Rücklichter zu zeigen. In Deutschland konnte der Lombardi aber hie-

sigen Sportlern wie Opel GT oder NSU TT nicht das Wasser reichen.

Auch das Design wurde durchaus widersprüchlich aufgenommen. Die Rundumsicht wurde bemängelt, die Begrenzungen der Karosserie können nur erahnt werden. Insgesamt gefiel die schwungvolle Linienführung mit dem hoch bauenden, kurzen Heck – solange die Klappscheinwerfer versenkt waren. Mit geöffneten Scheinwerfern wurden dem kleinen Sportwagen seinerzeit gar krötenartige Gesichtszüge zugesprochen. Dazu nehmen sich die Lampen ziemlich viel Zeit, um auszuklappen – schnell Lichthupe geben ist da nicht möglich. Kein Wunder, sorgt doch ein simpler Scheibenwischermotor für die Bewegung der Klappen.

Dennoch erlangte die Kreation aus dem Piemont positives Aufsehen bei Kunden, aber auch

bei der Konkurrenz. Mindestens zwei andere Hersteller bedienten sich des Lombardi Gran Prix für eigene Sportwagen. Etwa das Turiner Unternehmen Otas, das von 1969 bis 1971 eine kleine Anzahl Fahrzeuge mit dem Kleid des Gran Prix auf die Räder stellte.

Ein Gesicht mit vielen Namen

Es sollen auch Fahrzeuge unter der Marke Giannini verkauft worden sein. Auch Carlo Abarth nutzte die Karosserie für eine eigene, kräftigere Version. Der Abarth 1300 Scorpione wurde von einem getunten Motor aus der Fiat 124-Limousine befeuert. Mit knapp 1,3 Litern Hubraum erreichte der Wagen immerhin 75 PS. Auch die Maschinen des Abarth 1000 und sogar des Simca Rallye sollen – nachträglich eingebaut natürlich – schon im Heck eines Lombardi Gran Prix gewerkelt haben. Um etwaige thermische Pro-



Die Leistung des Basismotors aus dem Fiat 850 ist unspektakulär.

Nicht für den großen Urlaub gedacht: Unter der Fronthaube hat nur das Reserverad Platz.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Francis Lombardi SaS, Italien
Modell	Gran Prix 850
Karosserie	selbst tragende Ganzstahlkarosserie, Coupé, 2-türig
Motor	4-Zyl.-Reihe, ohv, wassergekühlt im Heck (Fiat 850)
Hubraum (ccm)	843
Getriebe	Viergang, Handschaltung
Leistung (PS)	47 bei 6.400 U/min
Fahrwerk vorn	Einzelradaufhängung, obere Querlenker, untere Querblattfeder, Stabilisator
Fahrwerk hinten	Einzelradaufhängung, Längslenker, Schraubfedern, Stabilisator
Radstand (mm)	2.030
Spurweite v/h (mm)	1170/1222
Maße (LxBxH)	3550/1445/1050
Felgen / Reifen	4,5J x 13/165 70 SR 13
Bremsen v/h	Scheiben/Trommeln
0-100 km/h (Sek.)	16,7
Vmax (km/h)	155
Leergewicht (kg)	680
Verbrauch (l)	8
Bauzeit	1968-72
Stückzahl	1.000-1.500
Neupreis (DM)	11.450
Weblink	www.francislombardi.org
Besitzer	Erwin Spiekers, 46419 Isselburg

bleme zu verhindern, hatte die Motorhaube manuell verstellbare Lamellen, die eine zusätzliche Belüftung durch einströmenden Fahrtwind gewährleisten sollten.

Das Ende

Schon zu Beginn der 70er-Jahre geriet das Unternehmen Lombardi in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Ein Grund dafür mag die Ausweitung der Modellpalette von Fiat und anderen Massenerstellern gewesen sein. Dadurch wurden immer mehr Nischen selbst abgedeckt, und der Markt für Kleinserienfahrzeuge wurde noch kleiner. Dazu kam der vergleichsweise hohe Preis, der in Deutschland auf dem Niveau eines Opel GT lag. Schon aus diesem Grund waren Exporte über die Alpen eher die Ausnahme. Im Dezember 1974 stellte Lombardi den Betrieb ein, insgesamt entstanden seit 1947 mehr als 47.000 Fahrzeuge in Vermelli. Der Grand Prix wurde nur drei Jahre produziert, Ende 1971 war Schluss. Über die genaue Stückzahl des Gran Prix 850 gibt es keine verlässlichen Zahlen. Die Fertigung wird im niedrigen vierstelligen Bereich gelegen haben. Noch seltener ist das Cabrio, mehr als eine Handvoll wurden wohl nicht gebaut. Trotz der recht

geringen Leistung macht der Grand Prix auch heute noch Spaß. Natürlich ist dabei nicht die Autobahn des 21. Jahrhunderts das richtige Revier, sondern kurvenreiche Landstraßen mit möglichst wenig Verkehr.

Die Landstraße ruft

Hier kommt beim Kurvenrübern durchaus Rennsportfeeling auf. Der kurzhubige Fiat-Triebsatz hängt gut am Gas, mit einer entsprechend kernigen Geräuschkulisse, der tiefen Sitz-

Der hohe Preis sorgte dafür, dass der Lombardi in Deutschland keine Erfolgchancen hatte.

position sowie dem straffen Fahrwerk vergisst man schnell, dass es sich hier um einen Kleinwagen handelt. Das Getriebe lässt sich gut und ausreichend exakt schalten. Heute stellt der weitgehend von Hand gebaute Lombardi eine gesuchte Rarität dar. Wegen seiner Nähe zum Abarth sind viele mit Abarth-Teilen veredelte Fahrzeuge zu finden. Die Abarth CD30-Felgen aus Magnesium stehen dem Lombardi zumindest prächtig, auch wenn sie eben nicht immer original sind.

Bodo Wistinghausen



Mit geöffneten Scheinwerfern verliert die Frontpartie ihre schlichte Eleganz.