

CLASSIC DRIVER

Eugenio Amos steckt hinter dem heißesten Projekt des Autojahres

Lead

Talentierte Rennfahrer, eklektischer Sammler, Italiens letzte Hoffnung, um Lancia wieder groß zu machen: Eugenio Amos hat viele Leidenschaften – solange sie sich um Autos drehen. Wir haben ihn in seiner frisch eingerichteten Garage im norditalienischen Varese besucht.



Als wir Eugenio Amos am Ende einer langen Privatstraße durch die winterlichen Wälder des Lago di Varese treffen, ist der 32-jährige gerade aus Peru zurückgekehrt, wo er zum zweiten Mal bei der Rallye Dakar gestartet ist. Nach einem Titel in der Lamborghini Super Trofeo und zahlreichen GT-Rennsiegen hat sich Amos dieser noch härteren Liga des Motorsports verschrieben und bereits erste Erfolge eingefahren – auch wenn ihn bei der diesjährigen Rallye die Technik im Stich gelassen hat. Doch wir sind nicht nach Norditalien gereist, um über den Rennsport zu sprechen. In den letzten Monaten hat Eugenio Amos die weltweite *Petrolhead Community* im Internet mit seiner unorthodoxen Flotte dunkelgrüner Supersportwagen überrascht – und schließlich mit seinen Plänen, nach dem Vorbild von Singer seine einge A11star-Version des Lancia Delta Integrale zu bauen, in helle Aufregung versetzt.



An dem neuen Haus, in das er zusammen mit seiner Frau, der Modedesignerin Margherita Maccapani Missoni Amos, und seinen beiden Söhnen gezogen ist, wird noch gearbeitet – doch in die Garage, so sagt er uns, dürften wir schon einmal einen Blick werfen. Eugenio Amos führt uns über eine schmale Treppe hinab, öffnet eine Tür, lässt eine Reihe von Neonröhren aufflackern und plötzlich stehen wir in einem automobilen Kuriositätenkabinett voller derart seltener und außergewöhnlicher Sportwagen, dass wir tatsächlich zweimal hinsehen müssen, um unseren Augen zu trauen. Auf eleganten grünen Fliesen, zwischen italienischen Designermöbeln und vor hölzernen Wandregalen voller Renntrophäen, Bücher und Sammlerstücke parken hier einige der ikonischsten Automobile der letzten 30 Jahre. Auf einem lilafarbenen Sofa lassen wir uns nieder, versuchen uns nicht allzu sehr von der Silhouette des silbernen Mercedes-Benz CLK GTR direkt neben uns ablenken zu lassen und befragen Amos zu seiner Sammlung und den Plänen seiner neu gegründeten Marke Automobili Amos.



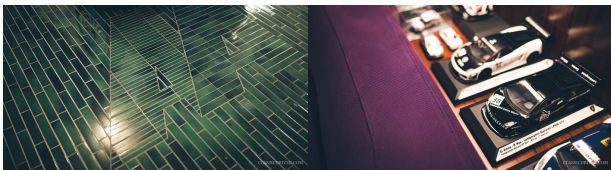


Was ist Ihre erste Erinnerung an ein Automobil?

Ich erinnere mich noch gut daran, wie ich mit den Automodellen meines Vaters gespielt habe. Meine Familie produzierte Werkzeug und belieferte Firmen wie Ferrari und Rennteams beim Moto GP. Mein Vater nahm auch an der Rallye Paris-Dakar teil – mit einem Truck. Doch er hatte viele Leidenschaften – und auch wenn er immer ungewöhnliche Autos besaß, war er doch nie ein Sammler. Ich habe nur eine Passion, und das sind Automobile. Ich bin regelrecht besessen von ihnen. Als Lancia im Jahr 1992 die Delta Integrale Evoluzione Martini 6 Edition herausbrachte, um den sechsten Rallyeweltmeistertitel in Folge zu feiern, war ich sieben Jahre alt. Mein Vater kaufte sich ein Exemplar in „Giallo Ginestra“ – und es war dieser Wagen, der meine Liebe zu den Automobilen entfachte.

Wann haben Sie begonnen, Autos zu sammeln?

Das erste Auto, das ich selbst besaß – sozusagen mein Einhorn – war ein schwarzer Mini Cooper mit brauner Lederausstattung. Sogar das Kennzeichen ist mir noch im Gedächtnis. Ich habe versucht, das Auto wieder zu finden – ohne Erfolg. Es erinnert mich an eine ganz andere Zeit in meinem Leben, als ich noch hier in Varese zur Schule ging und meine freie Zeit mit meinen Freunden aus der Umgebung verbrachte, die übrigens noch immer meine Freunde sind. Nach dem Mini besaß ich einen BMW Z4 M, dann einen Porsche 911 GT3. Zu der Zeit nahm der Markt für Sammlerautos Fahrt auf und ich erkannte, dass ich mit dem Verkauf eines interessanten Autos Geld verdienen konnte. Doch schon bald wurde mir klar, dass der Handel nichts für mich war – musste man die Autos schließlich nicht nur kaufen, sondern auch wieder verkaufen. Wenn man sie bloß behält funktioniert es nicht (*lacht*).

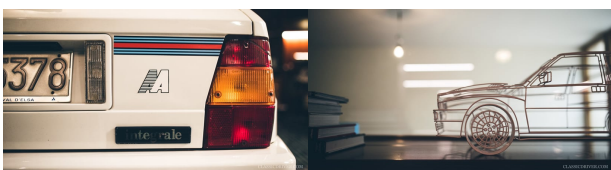


Mit Ihrer Firma Automobili Amos arbeiten Sie an einer Neuinterpretation des Lancia Delta Integrale - frei nach dem Prinzip, das Singer mit dem Porsche 964 erfolgreich etabliert hat. Können Sie uns mehr erzählen?

Unser Delta Integrale wird von Grund auf neu aufgebaut – wir tauschen mehr als 1.000 Teile aus. Ich finde das beachtlich. Das Auto erhält eine breitere Karosserie aus handgeklopftem Aluminium und eine neue Front aus Carbonfaser, die vom Lancia Beta inspiriert wurde. Der Motor und die Aufhängung werden komplett überarbeitet und auch das Fahrerlebnis wird sich dank einer neuen Geometrie vom Original unterscheiden. Ich möchte, dass der Wagen eher zum Über- als zum Untersteuern neigt. Als Basis dient uns serienmäßige Delta Integrale 16V. Die sind erst einmal viel billiger als die Evoluzione-Modelle und müssen im Gegensatz zu diesen seltenen Autos auch nicht für die Nachwelt erhalten werden. Das erste Auto wird schon im März fertig sein.

Wo wird das Auto gebaut?

Das Designteam sitzt bei Borromeo de Silva in Mailand während die Recherche, Entwicklung und Fertigung im Piemont geschieht. Dank Fiat finden sich dort noch immer viele Werkstätten und Zulieferer, deshalb wird das Auto auch dort zusammengesetzt – auch wenn die einzelnen Komponenten, etwa die Carbonstrukturen oder Motorteile, von den besten Spezialisten aus ganz Italien kommen. Meine eigene Garage hier in Varese wird schließlich als Präsentationsraum dienen – hier können Freunde und Interessenten das Auto im privaten Rahmen begutachten. Mit Hilfe der Zeichnungen und Renderings kann ich hier gut demonstrieren, was wir alles verändert haben.



Wie sind Sie vorgegangen, nachdem das Design des Autos definiert war?

Wir entwickelten ein Tonmodell im Maßstab 1:1 um zu verstehen, ob unsere Zeichnungen auch in der Realität funktionierten. Die Details, die wir verändert haben, sind sehr subtil, aber sie lassen das Auto muskulöser und dynamischer wirken – besonders liegt übrigens mir eine kleine Linie unterhalb der Rückleuchten am Herzen, die das Seitenprofil optisch mit der Stoßstange verbindet. So etwas wird wohl nur Experten auffallen. Es ist ganz klar ein Integrale, aber er steht einfach nochmals besser da. Die größten Änderungen finden sich im Interieur. Das Cockpit des Integrale Evoluzione ist nichts Besonderes, aber wenn man in der Geschichte von Lancia um zehn Jahre zurück reist und sich hinter das Steuer des Delta S4 setzt, ist das ein ganz anderes Erlebnis. Wir haben uns von diesem Auto sehr inspirieren lassen.

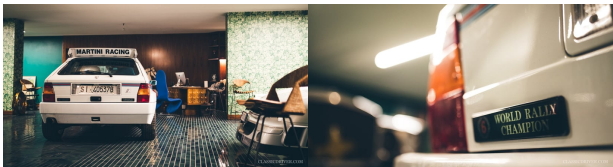


Wieviele Autos sollen gebaut werden?

Der erste Integrale ist mein Präsentationsauto - ich hoffe, dass ich ihn behalten kann. Insgesamt sollen 15 Exemplare entstehen, nicht mehr. Die Produktion dauert drei bis vier Monate pro Auto, wenn gleichzeitig an zwei Autos gearbeitet wird.

Ist das auch ein Versuch, die Strahlkraft von Lancia wieder herzustellen?

Es ist nicht meine Art mich zu beschweren. Die FCA Group besitzt viele Marken und während es eine Nische gibt, in der Lancia heiß geliebt wird, haben 99 Prozent der Weltbevölkerung doch noch nie etwas davon gehört. Der Vorstand hatte die finanziellen Mittel, um sich auf eine Marke zu konzentrieren - und hat eben Alfa Romeo ausgewählt. Ich werfe ihm das nicht vor. Dass es heute wieder eine leidenschaftliche Lancia-Gemeinde gibt liegt daran, dass die Marke nicht mehr existiert. Die Menschen lieben Dinge, die sie nicht mehr haben können.



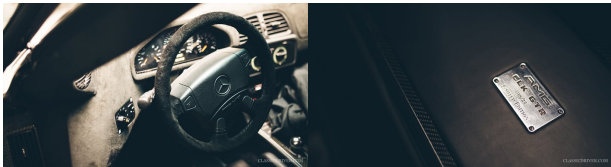
Was fasziniert sie derart am Lancia Delta Integrale?

Ich liebe ihn allein schon deshalb, weil er sechs Rallye-Weltmeisterschaften gewonnen hat. Doch mein aktuelles Projekt hat nichts mit dem Motorsport zu tun. Ich meine, sehen Sie sich einmal dieses Evoluzione-Modell an - in dieser Garage parken einige Automobilschönheiten, aber keine kann mit dem Delta Integrale mithalten. Er verkörpert für mich die perfekte Kombination aus Sportlichkeit und Eleganz. Was Sie hier sehen ist ein einfacher Evo 1, weiß lackiert und mit Martini-Livré, 15-Zoll-Felgen, hellblauen Alcantara-Sitzen mit roten Nähten und einer Schaltkulisse aus Carbon. Ich bin schon 11.000 Kilometer mit ihm gefahren. Über Weihnachten hatte ich ihn sogar in den Schweizer Alpen dabei.



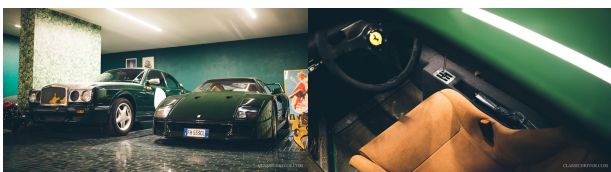
Es ist nicht der einzige Rallye-Lancia, den Sie besitzen...

Nein, da drüben steht ein Lancia Delta S4 Stradale – ein zweiseitiges Homologationsmodell mit einem ganz besonderen Vierzylinder-Mittel-Heckmotor. Er kombiniert Kompressor- und Turboaufladung, um im niedrigen Drehzahlbereich das Turboloch auszugleichen. In den 1980er Jahren musste man mindestens 200 Varianten eines Rallyewagens mit Straßenzulassung bauen, um an den Weltmeisterschaftsläufen teilnehmen zu dürfen. Ich glaube nicht, dass Lancia mehr als 100 Stradale-Versionen des S4 gebaut hat – aber irgendwie ist es ihnen dennoch gelungen, die FIA zu überzeugen und an den Rennen teilzunehmen. Gleich nebenan steht übrigens noch ein weiteres Homologationsmodell – Mercedes-Benz CLK GTR. Nur 25 Exemplare wurden gebaut, 19 Coupés und sechs Roadster. Mein Auto trägt die Nummer acht, meine Glückszahl. Otto (*italienisch für acht, Anm. d. Red.*) ist der Name meines ersten Sohnes.



Sind manche ihrer Autos mittlerweile zu wertvoll, um überhaupt noch gefahren zu werden?

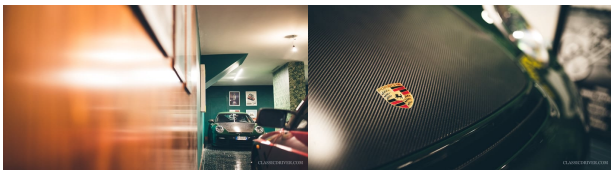
Nein, nein, ich besitze keine Garagenköniginnen (*lacht*)! Das einzige Auto, das ein wenig schwierig zu fahren ist, ist der CLK GTR – einfach, weil er so unglaublich eng ist. Aber wenn man sich erst einmal an die Sitzposition gewöhnt und den Wert des Wagens ausgeblendet hat, kann man damit eine Menge Spaß haben und wirklich schnell fahren. Er lässt sich wie ein echter Rennwagen steuern und ist wirklich unglaublich gut ausbalanciert. Was ungewöhnlich ist, ist die Schaltung – man kuppelt mit dem Fuß und schaltet mit den Lenkradpaddles. Er sieht furchteinflößend aus, aber er ist kein gefährliches Auto. Nur in Frankreich hätte man Probleme mit den Mautstationen da sich die Fenster nicht öffnen lassen. Jedenfalls fahre ich meine Autos so oft es geht. Die positivsten Reaktionen erhalte ich übrigens auf den Lancia Delta Integrale und den Ferrari F40 – zu diesen zwei Autos hat jeder Italiener eine Beziehung.



Da wir gerade darüber sprechen: Was ist die Geschichte dieses unglaublichen dunkelgrünen Ferrari F40? Er ist ja eine Internet-Berühmtheit, [seit Sie mit ihm ihren Weihnachtsbaum transportiert haben...](#)

Es ist der zweite Ferrari F40, den ich besitze. Das Exemplar, das ich zuvor besessen habe, hatte 40.000 Kilometer auf der Uhr und war vom Straßensportwagen zum GT-Renner und wieder zurück gerüstet worden. Ich verkaufte ihn dennoch zu einem guten Preis und ersteigerte dann dieses Exemplar aus erster Hand mit nur 5.000 gelaufenen Kilometern. Es war natürlich ein waghalsiges Manöver ein solches Auto umzulackieren. Mir ist es wichtig, die Marken und ihre Historie mit Respekt zu behandeln. Aus diesem Grund entschied ich mich auch, den F40 in „Verde Abetone“ umzuprühen – eine offizielle Ferrari-Farbe aus den 1970er und 1980er Jahren. Das Interieur habe ich mit braunen Alcantara von Schedoni, ebenfalls ein offizieller Lieferant von Ferrari, ausgeschlagen. Hätte man damals bei Ferrari etwas mehr Vorstellungskraft gehabt, wäre diese Version durchaus möglich gewesen. Und wie sie sehen ist Grün meine Lieblingsfarbe – ich bin ein bisschen besessen davon.





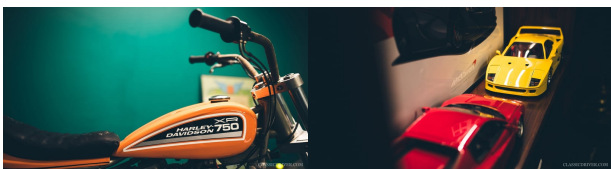
Deshalb haben Sie Ihren Porsche 911 GT2 RS natürlich ebenfalls grün lackiert?

Der Farbcode ist BRG 21D und es gibt eine lustige Geschichte dazu: Erstmals habe ich dieses Grün im Porsche Museum in Stuttgart an einem 993 Turbo S gesehen. Ich habe daraufhin eine Email an Porsche geschickt und nach dem Farbcode gefragt, aber nie eine Antwort erhalten. Also bin ich zusammen mit meinem Lackierer nochmals hingefahren und habe mit einem Farbmesser den Farbcode ermittelt. Zurück in Italien haben wir dann herausgefunden, dass dieses Grün den Mitgliedern der Porsche-Familie vorbehalten war. Den Tartan-Stoff für den Innenraum habe ich in Belgien gefunden. Sie sehen, für mich dreht sich alles um die Details.



Besondere Details finden sich auch an diesem sehr ungewöhnlichen Bentley...

Das ist das berühmte Bentley Continental R Lightweight Coupé, das 1996 von Carlo Talamo aus Milan in Auftrag gegeben wurde. Manchmal wird man gefragt, welcher andere Mensch man wäre, wenn nicht man selbst. Meine Antwort wäre stets Carlo Talamo. Er war ein Genie – sehr schlau und begeistert von besonderen Autos und Motorrädern. Als Generalimporteur von Harley-Davidson hat er die Marke in den 1980er und 1990er Jahren in Italien berühmt gemacht. Er war der Grund, warum damals jeder eine Harley fahren wollte. Er hat den italienischen Markt dann später für ein Vermögen an Harley-Davidson zurück verkauft. Dieser Bentley hat ihn eine Million Lire gekostet – das sind heute etwa 500.000 Euro. Er wurde bei Mulliner Park Ward in Crewe ganz offiziell umgebaut. Man erleichterte ihn um 200 Kilogramm, riß die Rücksitze raus und installierte einen Überrollkäfig. Der Motor wurde bei Cosworth getunt. Mit seinen gelben Ventilatoren hinter dem Kühler und den fehlenden Scheinwerfern sieht er wirklich martialisch aus. Man muss sich vorstellen, dass all dies im Werk geschehen ist, wo es sehr elitär zugeht und man Mitte der 1990er Jahre noch mit hochgezogenen Augenbrauen jeden Kunden musterte. Das ist schon ein Ding!



Ich glaube, wir müssen bald zurückkommen, nur um dieses Auto zu fahren...

Gerne! Aber es ist kein Rennwagen, auch wenn er so aussieht. Man gleitet mit ihm eher durch den Verkehr, wie mit einem Boot.

Ist ihre Sammlung vollständig oder fehlt noch etwas?

Letztenendes sind wir alle nicht für immer hier und auch die Autos in dieser Garage werden nicht bis in alle Ewigkeit hier stehen. In dem Moment, in dem ich ein Auto verkaufen muss, um mir ein neues zu leisten, das ich begehre, werde ich dies tun. Nur den Mercedes CLK GTR werde ich noch eine Weile behalten – er ist sozusagen der Pensionsfond für meine Frau und mich (*lacht*).



Diese Garage ist wirklich ein magischer Ort. Es ist eine sehr spezielle Sammlung.

Vielen Dank. Zu Beginn, als der Raum noch leer war, kam er mir übertrieben groß vor. Ich wusste gar nicht, wie ich ihn einrichten sollte. Nun erscheint er mir schon fast zu klein. Sehen Sie den Motor hier? Er stammt aus der ersten MV Agusta und stand lange im Büro von Claudio Castiglioni. Sein Sohn Giovanni hat ihn mir zur Hochzeit geschenkt, ich muss noch einen Ehrenplatz für ihn finden. Generell finde ich es immer schwieriger, die richtigen Autos zu finden. Wegen der steigenden Preise entscheidet man mehr mit dem Kopf als mit dem Herzen. Doch wenn man zuviel nachdenkt werden einem sowieso immer Autos einfallen, die ein noch besseres Investment gewesen wären. Deshalb versuche ich so oft wie es nur geht auf mein Herz zu hören und meine Autos zu genießen, wann immer ich kann.



Wie sieht die Zukunft von Automobili Amos aus?

Ich möchte eher ein Artisan sein als ein Unternehmer und die Dinge tun, die mir Spaß machen. Natürlich muss eine Firma profitabel sein und wenn ich, nachdem ich die 14 Autos verkauft habe, etwas über den *Break Even* hinaus komme, ist das wunderbar. Mein Ziel ist es nicht, so viele Autos wie möglich zu bauen. Vielmehr möchte ich, dass Automobili Amos zu jener besonderen Automarke wird, die ich momentan vermisse. Ohne Namen zu nennen – aber das aktuelle Geschäft mit den Supersportwagen ist eine einzige große Abzocke. Die Autos werden nicht mehr von Ingenieuren erdacht sondern von Marketingmenschen und Vertriebsleuten. Und den meisten Marken geht es ausschließlich um den Profit. Währenddessen haben die Autos ihren Charakter und ihre Seele verloren. Für Autos wie die in meiner Garage benötigen Sie nämlich nicht nur die entsprechenden Finanzen – sie brauchen auch Persönlichkeit, um sie zu besitzen. Für mich ist jede Ausfahrt noch immer ein Abenteuer, denn man weiß nie, wann man an seinem Ziel ankommt und was man auf der Fahrt dorthin erlebt. Das einzige zuverlässige Auto hier ist der Porsche – mit allen anderen sollte man besser keine Termine machen (*lacht*).

Photos: Tom Shaxson for Classic Driver © 2018

Galerie

