

CLASSIC DRIVER

Auf Zeitreise durch Italien mit 21 Lamborghini Espada und Islero

Lead

Mit dem Lamborghini Espada und dem Islero feiern 2018 gleich zwei Exoten der italienischen Automobilgeschichte ihren 50. Geburtstag. Wir saßen bei der Jubiläumstour durch Umbrien und die Toskana hinterm Steuer.



Es ist ein spätsommerlicher Samstagmorgen in der historischen Altstadt von Perugia. Über den Feldern und Hügeln Umbriens, die man von hier oben gut überblicken kann, schwebt noch der Nebel. Schon die Etrusker haben hier vor mehr als zweieinhalb Tausend Jahren gelebt, im dritten Jahrhundert unserer Zeitrechnung fiel die Stadt an die Römer, später hinterließen die Päpste ihre Festungsanlagen. In der Ferne kann man die Kirchtürme der Pilgerstadt Assisi erkennen. Die Geschichte Italiens ist hier zum Greifen nah. Aufgereiht unter dem prüfenden Blick des Renaissancekünstlers Pietro Vannucci, der als Bronzestatue über den Giardini Carducci wacht, glänzen heute jedoch 21 bunte Karosserien in der Morgensonne. Motorhauben werden geschlossen, Türen zugeklappt, die Zwölfzylinder mit sattem Dröhnen gestartet, während die Stadtjugend das Spektakel mit ihren Smartphones filmt. Langsam setzt sich die ungewöhnliche Prozession in Bewegung. Erst langsam, in den engen Gassen der Altstadt, dann Fahrt aufnehmend in Richtung der sanft geschwungenen Landstraßen, die in den kommenden drei Tagen als Schauplatz für einen einmaligen Roadtrip dienen werden.



Aus ganz Europa sind die Lamborghini-Jünger angereist, um den 50. Geburtstag der beiden Gran-Turismo-Modelle Espada und Islero bei einer dreitägigen Jubiläumsfahrt durch Umbrien und die Toskana zu feiern. Doch bevor wir uns selbst hinters Steuer schwingen, blicken wir nochmals ein halbes Jahrhundert zurück, um die Lamborghini-Sportwagen in ihrem geschichtlichen Kontext zu verstehen.



Während 1968 die europäische Jugend gegen das Establishment revoltierte, präsentierte Lamborghini auf dem Genfer Salon den hedonistischen Gegenentwurf: Der Espada

war ein viersitziger Reisesportwagen für die Reichen und Extravaganen, für Industrielle und Filmstars. Er war unglaublich flach, breit, schnell - und im Gegensatz zu den barocken Viersitzern von Ferrari, Maserati und Iso Rivolta von einer gradlinigen Modernität. Schon 1967 hatte Bertone in Genf mit dem Lamborghini Marzal als Prototyp eines familientauglichen Mittelmotor-GTs mit allen Konventionen gebrochen. Das Pfeilgeschoss mit Flügeltüren aus der Feder des jungen Designers Marcello Gandini wurde zwar nicht gebaut, diente aber als Vorlage für den Espada und seine unkonventionellen, bis heute beeindruckenden Proportionen. Basierend auf dem Chassis des Lamborghini 400 GT, aber um zehn Zentimeter in Länge und Breite gewachsen und mit einem 325 PS starken Zwölfzylinder bestückt, muss der unglaublich flache, breite und rasante Familiensportwagen Ende der Sechzigerjahre auf Europas Straßen eine geradezu außerirdische Erscheinung gewesen sein!



Der Espada war allerdings nicht das einzige neue Modell der gerade erst fünf Jahre alten Marke Automobili Lamborghini auf dem Genfer Salon 1968. Nach dem Aus der Carrozzeria Touring, die das Kleid für die ersten Lamborghini-Modelle 350 GT und 400 GT entworfen und gebaut hatte, war die kleine Carrozzeria Marazzi mit der Entwicklung und Produktion eines Nachfolgers beauftragt worden. Weniger spektakulär als der Miura oder der Espada, mit schlichten, klaren Linien und einer durch Klappscheinwerfer geglätteten Front, war der Lamborghini Islero zwar ein eleganter Ersatz für den 400 GT - und dank härterer Stabilisatoren, größerer Bremsen und einer guten Rundumsicht auch das bessere Sportgerät - doch der ganz große Verkaufserfolg sollte ihm verwehrt bleiben. Während der Lamborghini Espada in zehn Jahren und drei Evolutionsstufen mehr als 1220 Mal gebaut wurde, rollten nur 225 Islero vom Band. Ende 1969 wurde die Produktion schon wieder eingestellt. Dass Roger Moore ein Jahr später im Film „The Man Who Haunted Himself“ in einem Islero S über die Leinwand brauste, konnte dem Gran-Turismo-Coupé keine neuen Käufer mehr bescheren.



Den ersten Tag der Jubiläumstour ergreifen wir das Steuer eines Lamborghini Espada der Serie 3. Ab 1972 gebaut, leistete der Vierliter-V12 des ultimativen Espada ganze 350 PS. Mit überarbeiteten Federn, neuen Scheibenbremsen und auf Wunsch auch Servolenkung entsprach er recht genau dem Wunschzettel der solventen Kundschaft. Auch die Aluminium- statt Holzverkleidung der Armaturen entsprach dem Geist der Zeit. So eindrucksvoll Gandinis GT auf der Straße liegt, so speziell ist das Fahrerlebnis: Die Sitze sind tief wie Clubsessel und für stämmige italienische Nachkriegskörper geformt, das Dach ist flach, das Lenkrad groß und überraschend weit vorn - so sitzt man, mit eingezogenem Hals und wie zum Sprung gestreckten Armen und Schenkeln hinterm Volant und dreht und kurbelt.



Dennoch ist der Espada einfacher zu kontrollieren, als die Kombination aus Power-V12, Bestuhlung für vier Personen und Schnellboot-Abmessungen vermuten lässt. Man kann den ersten Gang fast bis Tempo 100 ausfahren, doch am schönsten ist der Sound im zweiten oder dritten Gang zwischen 3.000 und 5.000 Touren. Und so braust man als Teil

eines außergewöhnlichen Prozession durch umbrische Dörfer und über endlose Landstraßen, auf denen der Zwölfzylinder so satt und raumgreifend zu Grollen beginnt, dass es eine wahre Freude ist!



Mittlerweile ist der Nebel einer kraftvollen Spätsommersonne gewichen – und im Espada mit seiner Rundumverglasung wird es warm wie in einem Gewächshaus. Auch die Motoren verlangen nach Kühlung und beim ersten Kaffeestop flimmert die Luft über den aufgeklappten Hauben. Wie bei Lamborghini aus den Siebzigerjahren üblich, ist das Spektrum der Lackfarben so bunt wie gewagt – von Orange über Champagner bis Türkismetall war damals alles erlaubt. Auch die Innenausstattungen sind so lebensbejahend wie gewagt: Kirschrotes oder pistazienfarbenes Leder, ja sogar die psychedelischen, schwarz-orangefarbenen Sitzmuster aus Bertones VIP-Kollektion sind vertreten.



Die Kennzeichen verraten derweil, aus welchen Ländern die Besitzer der aufgereihten Espadas angereist sind: Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland, England, Schweiz – nur einen echten italienischen Espadafahrer sucht man bei dieser Ausfahrt vergebens. Dafür hat ein Schweizer Besitzer seine dreiköpfige Familie samt Kindersitz an Bord, ganz so, wie es sich Ferruccio Lamborghini es sich einst ausgemalt hatte.



Am zweiten Tag wechseln wir in den Lamborghini Islero - und bereits beim Platznehmen merkt man, dass dieses Auto aus einer anderen Epoche stammt. Atmet der Espada bereits den Geist der Siebzigerjahre, ist der Islero eine Variation des Sechzigerjahre-Sportwagenthemas aus dem 400 GT. Für den Fahrer ist das durchaus positiv: Die Sitzposition ist angenehmer, die Kopffreiheit größer, die Rundumsicht besser. Und auch beim Fahren zeigt sich schnell, dass der Islero das leichtere und straffer gefederte Auto ist. Auch wenn die Schaltung durchaus etwas Fingerspitzengefühl erfordert, lässt sich das Zwölfzylinder-Coupé so zügelfreudig und agil über die traumhaften Kurvenstrecken und Hügellandschaften der Toskana steuern, dass man den geringen Erfolg des Islero garnicht nachvollziehen mag. Mittlerweile ist der seltene Lamborghini in der Gunst der Sammler wieder gestiegen: 250.000 Euro für ein gut erhaltenes Exemplar sind keine Ausnahme, 2015 wurde ein aufwändig restaurierter Islero S in Pebble Beach sogar für 400.000 Dollar versteigert. Doch auch beim Espada klettern die Preise: Vor einigen Jahren noch unter 30.000 Euro zu finden, muss man mittlerweile schon das Vier- bis Fünffache einplanen.



Es ist erfreulich, dass die Autos trotz dieser Entwicklung weiterhin so sportlich gefahren werden, wie bei dieser Jubiläumstour. Und dass hier und da ein Auto am Rande der Landstraße stehen blieb und von den mitreisenden Mechanikern wieder in Schwung gebracht wurde, ist bei italienischen Diven wie dem Espada und dem Islero ja schon fast Ehrensache!

Fotos: Rémi Dargegen für Classic © 2018

Galerie

