CLASSIC DRIVER

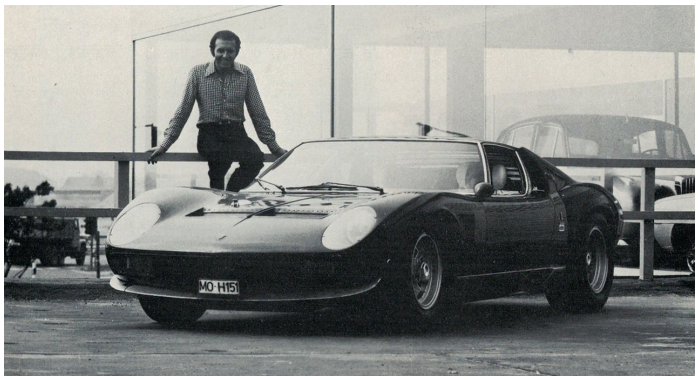
Die unglaubliche Geschichte von Hubert Hahne und seinem Lamborghini Miura SVJ

Lead
Unter allen Kampfstieren aus Sant'Agata Bolognese gilt der Lamborghini Miura SVJ als heiliger Gral. Von den nur vier gebauten Exemplaren, bestellte der deutsche Rennfahrer Hubert Hahne den außergewöhnlichsten SVJ. Für Classic Driver erzählt dessen Sohn David die unglaubliche Story dieses Autos.

Nach Automobili Lamborghinis kreativer „Selbstfindungsphase“ zwischen 1963 und 1966 mit dem 350 und dem 400 GT bewirkte die Geburt des Miura innerhalb der weltweiten Sportwagenszene einen wahren Schockeffekt. Das dritte Lamborghini-Modell war ein erstes und eindeutiges Warnsignal in Richtung des großen Rivalen Ferrari. Ferruccio Lamborghini hatte für den Miura die passenden Macher für die Umsetzung seiner Produktphilosophie gefunden: Paolo Stanzani und Giampaolo Dallara. Die jungen, frisch von der Universität gekommenen „Rebellen“ schafften es auf Anhieb, nicht nur auf Augenhöhe mit Ferrari zu kommen, sondern Maranello sogar zu übertreffen. Denn gegenüber dem Lamborghini Miura wirkte der Ferrari Daytona einfach zu konventionell. Ohne Zweifel verfügte der Frontmotor-Sportwagen über technische und ästhetische Qualitäten, doch fehlte ihm im Vergleich zum provozierenden Miura der letzte „Touch“.

Der Trick beim Miura bestand darin, den V12 direkt hinter den Sitzen zu installieren. Und zwar quer zur Fahrtrichtung. Dieses Layout erlaubte eine perfekte Gewichtsverteilung und einen optimalen Radstand, während die Proportionen so kompakt wie möglich blieben. Paolo Stanzani beschrieb das technische Briefing wie folgt: „Ehrlich gesagt hatten wir uns vom Chefingenieur des Mini inspirieren lassen. Jedoch war beim Mini das Getriebe unter dem Motor platziert – diese Bauweise hätte beim Miura den Schwerpunkt zu stark erhöht. Daher installierten wir es gleich neben dem Motor.“ Derweil umhüllte der damals 28-jährige und von den idealen Proportionen begeisterte Gandini diesen technischen Geniestreich mit einer der stilistisch aufregendsten Karosserien der Sportwagengeschichte.

Den Höhepunkt der Miura Ära repräsentiert am eindrucksvollsten die allerletzte Variante und das für meinen Vater, Hubert Hahne, gebaute Modell. Sein Lamborghini Miura SV „Jota“ – später allgemein nur SVJ genannt – war mit Chassisnummer 4860 der vierte und letzte offiziell im Werk Sant'Agata gebaute SVJ, ehe die Miura Produktion Ende Oktober 1973 auslief. Bei einem Glas Wein besprachen mein Vater und Ferruccio Lamborghini im Sommer 1972 auf Lamborghinis Landsitz die Spezifikation für eines der spektakulärsten Modelle der Lamborghini Geschichte. Hubert war nicht nur der damalige deutsche Importeur für Lamborghini und ein erfolgreicher Rennfahrer, sondern auch ein guter Freund von Ferruccio. Es war schon später am Tag, als Ferrucio, an seiner Zigarette ziehend, meinen Vater ansah und sagte: ‚Wir haben bereits drei SV zu den speziellen SVJ modifiziert. Warum können wir nicht den Letzten für einen lieben Freund der Marke, wie Du es bist, ebenfalls modifizieren? Wenn wir damit Geld verdienen und Du glücklich bist, dann lass es uns tun! Sage Ubaldo (Sgarzi), was Du willst.‘ Damit war das grüne Licht gegeben für den Bau eines Autos, das im Register der Marke als „Jota“ eingetragen werden sollte.



Mein Vater wollte das Auto in schwarz, mit einem dazu passenden und ebenfalls schwarzen Interieur. Er sah in ihm den finalen Tribut an den Miura, der ihm so sehr am Herzen lag – der aber nun die Sportwagenbühne zugunsten des atemberaubenden Countach räumen musste. Er pflegte zu sagen: ‚Für mich ist das Ende des Miura wie ein Begräbnis. Der komplett schwarze „Jota“ ist meine ganz persönliche Hommage.‘ Ich erinnere mich, dass mir mein Vater erzählte, dass er den Aufbau dieses so speziellen Modells im November und Dezember 1972 im Werk Sant’Agata persönlich überwachte. Als die Karosseriebauer im *Reparto Assistenza Clienti* analog zu den drei zuvor gebauten SVJ den Grilleinsatz im Heckstoßfänger demontieren wollten, rümpfte er die Nase und fragte: ‚Warum wollt Ihr eines der markantesten und elegantesten Details des Miura entfernen? Diese blauen Federn und Aufhängungsstreben beim Hinterherfahren durch die Öffnung zu sehen, ist kein schöner Anblick.‘ Und dann gab er seine Instruktionen: ‚Schneidet den Grill nur dort auf, wo die vier Auspuffrohren ins Freie kommen – und bitte fügt noch mehr Nieten hinzu. Der Wagen muss schon im Stillstand furchteinflößend wirken und ich möchte nicht, dass er genauso aussieht wie die anderen drei.‘

Doch damit war Hubert noch nicht am Ende, denn er hatte sogar noch ausgefallenere Wünsche: ‚Bitte lasst zwei Scheibenwischer. Wenn ich im Regen schnell fahre, brauche ich maximale Sicherheit.‘ Oder: ‚Bitte lasst den Beifahrerrückspiegel weg. Da ich meistens überhole oder auf der linken Spur bleibe, brauche ich kein Teil, das die Linie des Autos stört.‘ Oder: ‚Baut anstelle von Carellos die stärksten Bosch Scheinwerfer ein. Denn der Wagen muss die deutschen Zulassungsbestimmungen erfüllen und ich brauche optimale Sicht bei Nacht. Und zu guter Letzt verbaut eine straffere Aufhängung und ersetzt die *Spinners* durch Borrani-Zentralverschlüsse.‘

Mein Vater war definitiv ein Gentlemen mit einem Auge für die Details! Seine speziellen Wünsche wurden alle erfüllt und das Auto wurde dann von einem Team hochqualifizierter und dem Projekt innig verbundener Handwerker aufgebaut. Und zwar mit den besten verfügbaren Komponenten und Materialien. Das Ergebnis war eine famose Kombination aus italienischer Handwerkskunst und deutscher Präzision. Nach einer längeren Debatte konnte Ferruccio meinen Vater davon überzeugen, von der traurigen monochromen Farbkombination abzurücken. Und so wurde der „Jota“ am 30. April 1973 mit einem schwarz-weißen Interieur an ihn ausgeliefert.

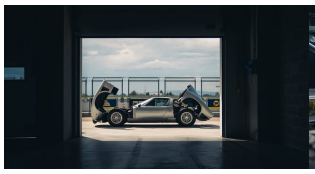
Hinter den Werkstoren war das Auto schon bald nur noch als „La Jota di Hahne“ bekannt – Hahnes Jota. Und natürlich ließ sich der neue Besitzer die Gelegenheit nicht nehmen, das Auto direkt an seinem Geburtsort in Empfang zu nehmen. Die Tatsache, dass der „Cavaliere del Lavoro“ – Ferruccio Lamborghini höchstpersönlich – noch selbst ein letztes Feintuning vorgenommen hatte, war keineswegs sichtbar. Doch als Perfektionist waren ihm einige kleine Schmutzflecken im glänzend schwarzen Lack aufgefallen. Ich erinnere mich, wie mein Vater die auf dem Lack des parkenden Wagens hinterlassenen Fingerabdrücke von vorbeigehenden Menschen monierte; ebenso die Schwierigkeiten, das Auto nach „lebhaften“ Ausfahrten aufs Land oder über die Autobahn zu reinigen – speziell von den damals noch in weit größerer Zahl als heute auf der Haube und an der Windschutzscheibe klebenden Insektenresten.

Da der ebenfalls getunte Motor bereits auf dem Prüfstand, dem "Sala Prova Motori sorgfältig eingefahren worden war, konnte mein Vater die 4oo+ PS des V12 sofort und bedenkenlos abrufen. Um auf diese Leistung zu kommen, wurden Hochkompressions-Kolben und spezielle Sportnockenwellen montiert, in Kombination mit perfekt abgestimmten Vergasern und dem offenen Vierrohr-Auspuff. Um auch sehr hohe Geschwindigkeiten bei hohen Drehzahlen auf der Autobahn zu verkraften, wurde auf Wunsch von Hubert, unter dem vorderen Wasserkühler ein zusätzlicher Ölkühler installiert. Zur Sicherheit der Passagiere wurden diese mit Vierpunktgurten von Britax festgeschnallt. Und wie in den Rennwagen meines Vaters baute Lamborghini ihm auch noch ein Lenkrad mit kleinem Durchmesser ein.

Nachdem die Empfangsbescheinigung unterzeichnet war, machte sich Hubert mit einer frischen Werksgarantie im Handgepäck auf den Weg von Sant'Agata nach Düsseldorf. Speziell auf der Autobahn muss es für die dort Fahrenden ein unfassbarer Anblick gewesen sein, von solch einem mächtigen Sportwagen überholt zu werden! Bei knapp 300 km/h dürfte der offene Auspuff geröhrt haben wie ein Kampfjet beim Take-off.

Doch dann hatte diese erste Fahrt im „Jota“ noch ein nicht vorhersehbares „Highlight“ zu bieten. Zwischen Frankfurt und Köln war die Straße blockiert. Jedes Auto wurde geprüft, doch nur sein „Jota“ angehalten. Umringt von vielen Polizisten, trat der Hauptkommissar an sein Auto und beschuldigte Hubert, irgendwo in Bayern viel zu schnell unterwegs gewesen zu sein. Sie hätten über hunderte von Kilometern versucht, ihn anzuhalten, aber vergeblich. Ein anderer Polizist, verblüfft vom Anblick der beiden vor dem Schaltknüppel angebrachten und noch immer tickenden Heuer Rally Master Stoppuhren, fragte sogar: ‚Nehmen Sie an einem Rennen teil, Herr Hahne? Sie sollten mit dieser Rakete wirklich langsamer fahren, oder sie kommen in ernsthafte Schwierigkeiten.‘ Mein Vater antwortete, bemüht ernsthaft und mit Unschuldsmine: ‚Ich halte mich immer an die Geschwindigkeitsbeschränkungen, Herr Polizist, doch Danke für den Rat.‘ Doch damit gab sich die Polizeimacht noch nicht zufrieden. Man rief erst noch andere Polizeistationen und sogar einen Hubschrauberpiloten an! Doch am Ende kam man zum Schluss, ihm nichts nachweisen zu können. Und dass er ein bekannter Rennfahrer war, half damals in Deutschland sicher auch.

Nach dieser (fast) problemlosen Jungfernfahrt aus Italien zum Hauptsitz der Hubert Hahne Automobil-Vertriebs GmbH in Düsseldorf wurde der „Jota“ in Deutschland homologiert und wie bei jedem hierhin importierten Lamborghini ein zweites Nummernschild montiert. Im Fahrzeugbrief wurde das Auto auf Huberts Namen und an seinem Geburtsort Moers zugelassen. Als Fahrzeugtyp wurde Lamborghini P400 Miura SV Jota 4860 eingetragen, da mein Vater das Auto nicht als serienmäßigen SV, sondern als ein spezielles Modell homologiert wissen wollte. Der SVJ wurde ja nie offiziell zum Verkauf angeboten und war daher auch kein vom Werk homologiertes Fahrzeug. In der Tat sollte der spezielle und nur am Chassis 4860 zu findende „Jota“-Schriftzug anderen Miura Besitzern anzeigen, von wem sie da gerade überholt worden waren.



Wie im Briefing mit Ferruccio Lamborghini und Ubaldo Sgarzi festgelegt, war der „Hahne Jota“ auf eine Topspeed von 300 km/h ausgelegt; zugleich auf eine Reichweite von 500 Kilometern mit einer Tankfüllung. Die Mannschaft des Reparto Assistenza Clienti hatte die clevere Idee, das Reserverad auszubauen und stattdessen einen 110-Liter-Tank samt Schnelltankeinfüllstutzen auf der Fronthaube einzubauen. Der erhöhte nicht nur die Reichweite, sondern auch den Anpressdruck. Was auch nötig war, wurde der Bug des Miura bei hohen Geschwindigkeiten doch merklich „leicht“. Also ein weiteres Feature, das exklusiv nur dem 4860 vorbehalten ist.

Mein Vater kommentierte die Arbeit von Lamborghini wie folgt: ‚Auch wenn ich mich auf der Renstrecke damals austobte, nutzte ich jede Gelegenheit, um lange Reisen mit dem „Jota“ zu absolvieren. Dank meines Beitrags und meiner Expertise als Rennfahrer machte Lamborghini mit diesem Auto einen großartigen Job. Er war perfekt abgestimmt.‘ Verständlicherweise fehlte ein eingebautes Radio – die Musikalität des Zwölfzylinders und das Erlebnis, die nahezu unbegrenzte Leistung auszukosten, war das beste Unterhaltungsprogramm, dass man sich nur wünschen konnte. Eine Fahrt zum Frühstück von Düsseldorf nach Paris dauerte 2,5 Stunden, und Hubert hatte dabei immer ein Auge auf die beiden Heuer Rally Master Stoppuhren. Sonntag morgens war Start um 6 Uhr, mit Ankunft an der Rue de Grenelle um 8:30 Uhr. Es war, als würde man mit einem Sportflugzeug reisen!

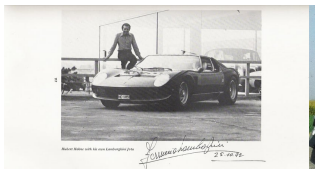
Drei weitere Exemplare des so genannten SVJ wurden von Lamborghini für VIP-Kunden gebaut. Doch laut meinem Vater und anderen gibt es nur zwei „richtige“ in Sant’Agata gebaute Jotas: Das leider verschollene Original-Modell von Lamborghini Cheftestfahrer Bob Wallace und sein direkt vom Wallace-Auto inspiriertes eigenes Modell. Es war wunderschön, sehr kraftvoll, aufgrund der vielen Details einzigartig und eine wirkliche Verkörperung der Rennsportseele meines Vaters.

1976 ließ Hubert den „Jota“ im Werk in Silber lackieren und das Interieur mit schwarzem Leder ausschlagen. Seitdem ist das Auto so geblieben. Silber war eine Referenz an die alte deutsche Rennsportfarbe und einige Rennwagen meines Vaters. Dazu kam ein weiteres schönes und von meinem Vater gewünschtes Detail: Er ließ alle Rahmen der Fenster und alle Chromteile in mattschwarz lackieren. Damit wollte er Reflektionen der Sonne bei schneller Fahrt verhindern – und nebenbei dem Auto auch noch eine Extraportion „Racing appeal“ verleihen.

Mein Vater behielt den „Jota“ bis 1977, und nachdem das Auto 28 Jahre lang bei mehreren deutschen Besitzern verbrachte hatte, galt 4860 plötzlich als vermisst. Tatsächlich war es 2001 und 2004 von japanischen Sammlern erworben worden und tauchte nur ab und an in japanischen Magazinen auf. Auch ein Modellauto wurde auf dieser Basis gefertigt. 2018 gelang es dann einem Sammler und großen Fan der Marke, das Auto aus Japan zurückzukaufen. Er brachte es nach Europa und gleich ins Werk nach Sant’Agata. Wo dann die Spezialisten von Top Motors und Cremonini eine konservative Restaurierung durchführten, jene Namen die an der anhaltenden Erfolgsgeschichte des Miuars mitschrieben. Alles unter dem wachsamen Auge des Lamborghini Werkes und der Polo Storico Abteilung, die zur Verleihung des Zertifikats der historischen Authentizität umfangreiche Forschungen und Zertifizierungsprozesse anlaufen ließen. Diese offizielle Zertifizierung erhielten bisher nur 4860 und ein weiterer SVJ bisher.

Als sei es vorbestimmt gewesen, erlebte ich meinen ersten Kontakt mit dem „Jota“ meines Vaters nach all diesen Jahren in einer seiner Lieblingsstädte – Paris. Als mir Enthusiasten und Journalisten erzählten, dass der „Hahne Jota“ im Februar 2020 auf dem Lamborghini Stand der Rétromobile ausgestellt werden würde, machte ich mich sofort auf den Weg und legte dabei in zwei Tagen 2500 Kilometer zurück. Ich überredete meine Freundin mit dem Angebot: ‚Möchtest Du zum Frühstück nach Paris?‘ Zum Glück mag sie Macarons und sagte zu.

Kaum sah ich das Auto zum ersten Mal wieder live vor mir, kamen sofort Kindheitserinnerungen hoch. Ich erinnerte mich an das letzte Treffen mit Ferrucio 1992, als wir seine Gäste auf dem „La Fiorita“ Landsitz waren. Nachdem er eines der zahlreichen Lamborghini Bücher meines Vaters signiert hatte – auf denen er auch neben seinem „Jota“ abgebildet war - , stellte Ferruccio ein Glas Wasser auf die Motorhaube der Mercedes S-Klasse, die mein Vater damals besaß, um die Vibrationen des darunter liegenden V12 zu testen. Genauso, wie er die Airbox seines roten Miura SV mit dem berühmten „Zigaretten-Test“ prüfte. Auch mit dem technischen Gründungsvater des Miura, Paolo Stanzani, pflegten wir noch lange Jahre eine enge Freundschaft. Er und mein Vater trafen sich oft, um über diverse Motorprojekte zu sprechen. Wie für den Countach Evoluzione und den Bugatti EB110.



Vor kurzem hatte ich die Gelegenheit, den unglaublichen „Jota“ meines Vaters während einer Fotoproduktion auf einer Rennstrecke in Italien zu fahren. Und ich fühlte, was er gefühlt haben muss, als er das Auto zum ersten Mal, nach der Auslieferung in Sant‘Agata, bewegte. Der Auspuffsound und das Gefühl all dieser Power, die nur zehn Zentimeter hinter meinem Kopf sitzend nur darauf wartete, entfesselt zu werden, bereiteten mir Gänsehaut.

Bis heute schreibt der „Hahne Jota“ den Mythos des legendären, aber nicht mehr existierenden „Jota“ des legendären Lamborghini- Cheftestfahrers Bob Wallace fort. Und ich bin sicher, dass Ferrucio stolz auf die Tatsache war, dass durch das Gespräch mit einem Freund und bei einem Glas Wein einer der wichtigsten und berühmtesten Kampfstiere herangezüchtet wurde – und mit Sicherheit der schnellste Miura aller Zeiten!

Text von David Hahne, Fotos von Pietro Bianchi, Alex Penfold, Alex Babington, Automobili Lamborghini SpA und der Familie Hahne

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/die-unglaubliche-geschichte-von-hubert-hahne-und-seinem-lamborghini-miura-svj

© Classic Driver. All rights reserved.