

Autonarr, Querdenker, Winzer: Vor 100 Jahren wurde Ferruccio Lamborghini geboren

Von Axel F. Busse

An der Ehrfurcht vor diesen Boliden ändert es nichts, dass seine Autos zuweilen als „Lambordjienis“ bezeichnet werden. Nicht jeder kann mit den Feinheiten der italienischen Zunge vertraut sein. Ferruccio Lamborghini, der Gründer der legendären Sportwagen-Manufaktur, wäre am 28. April 100 Jahre alt geworden. Außer rassistigen Coupés hat er der Welt noch Traktoren, Bootsmotoren, Klimaanlage und edlen Wein hinterlassen.

Der Multiunternehmer kam in einem kleinen Dorf in der Nähe von Bologna als Sohn eines Bauern zur Welt. Schon als Kind begann er sich für Technik zu interessieren und schon bald nach dem Studium wurde er beim Militär mit der Reparatur von Einsatzfahrzeugen betraut. Ausgemustertes Kriegergerät wurde auch zur Grundlage für seine Unternehmer-Karriere. Er kaufte alte Militärfahrzeuge auf und baute sie zu Schleppern für die Landwirtschaft um. An diesen traktorähnlichen Gefährten herrschte im Nachkriegs-Italien großer Mangel. Es folgten Eigenentwicklungen für Traktoren und Motoren. Die Firma Lamborghini Trattore gedieh prächtig, bot als erste Aggregate mit Direkteinspritzung an und war bald Italiens größter Traktorenhersteller. Als er bei einem Besuch in den USA einen Bedarf von Heizungen und Klimageräten entdeckt hatte, gründete Lamborghini für Fertigung und Export eine weitere Firma.

Dass er sich als erfolgreicher Unternehmer und Autonarr eine ganze Flotte an Sportwagen zulegte, war keine Überraschung. Die Ferrari in seinem Besitz machten ihm aber nicht nur Freude. Intensiv dachte er über die Beseitigung der häufig auftretenden Kupplungsprobleme nach, da ihm seine Werkstatt auch nicht das gewünschte Ergebnis liefern konnte. Auf dem „kleinen Dienstweg“, quasi von Chef zu Chef, suchte Ferruccio Lamborghini schriftlich den Kontakt zu Enzo Ferrari, doch das Temperament des Commendatore ließ es nicht zu, dass der sich ernsthaft mit vermeintlich nachrangigen Problemen eines Kunden auseinandersetzte. Vielmehr soll Enzo Ferrari einen Wutanfall bekommen haben. „Von einem Treckerfahrer“, so die Überlieferung, lasse er sich nicht

vorschreiben, wie er seine Autos zu bauen habe.

Der mit nicht weniger Selbstbewusstsein als Ferrari ausgestattete Lamborghini konnte solch eine Überheblichkeit nicht hinnehmen. Sein Entschluss: Unter eigenem Namen würden künftig leistungsstärkere und zuverlässigere Sportwagen gebaut als Ferrari sie anbot. Und weil dem Wappentier der roten Renner, dem aufbäumenden Pferd, etwas Gleichwertiges entgegengesetzt werden musste, suchte und fand Lamborghini es in der spanischen Stierkampf-Historie. Beim Kampf am 5. Oktober 1879 in der Arena von Cordoba war der Stier Murciélago von 24 Lanzenstößen verwundet noch immer nicht zusammengebrochen, worauf das Publikum seine Begnadigung durchsetzte. Murciélago wurde ab 2001 auch der Name des Lamborghini-Spitzenmodells.

1963 eröffnete die Automobil-Manufaktur in St'Agata, das erste Modell hieß 350 GT. Dessen Zwölf-Zylinder-Motor wurde von Giotto Bizzarrini entwickelt, der zuvor schon in Ferraris Diensten gestanden hatte. Ein Paukenschlag in Technik und Design war der Lamborghini Miura, der 1966 mit einem quer eingebauten Zwölf-Zylinder-Mittelmotor aufwartete. Der 3,9 Liter große Motor des Modells Espada von 1968 war der Ursprung für die marinen Ambitionen Lamborghinis. Ab 1970 wurden die Aggregate bei Offshore-Bootsrennen eingesetzt.

Zwar konnten Lamborghinis Rennwagen die verhassten Ferraris bei vielen Rundstrecken-Wettbewerben hinter sich lassen, den Straßenautos gelang das in puncto Qualität und Zuverlässigkeit nicht immer. Ölkrise und der gescheiterte Versuch, das Acht-Zylinder-Modell Urraco zu platzieren, brachten die Firma in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Mehrere Eigentümerwechsel – darunter auch Chrysler – waren für Automobili Lamborghini die Folge, bis Audi 1998 den Sportwagenhersteller übernahm.

Das Weingut in Umbrien, das sich Ferruccio Lamborghini zunächst als Hobby zugelegt hatte, wurde fortan zu seinem Hauptbetätigungsfeld. Den amtlichen Vorgaben des offiziell anerkannten Weinbaus mochte sich der eigenwillige Winzer aber nicht unterordnen. Die typischen Rebsorten seines Anbaugebietes verschnitt er mit importiertem französischem Cabernet Sauvignon, wodurch diese Erzeugnisse als „untypisch hergestellte Weine“ eingestuft wurden und ihnen die DOC-Klassifizierung versagt blieb. Allerdings durfte Lamborghini, der am 20. Februar 1993 im Alter von 76 Jahren an den Folgen eines Herzinfarktes starb, noch erleben, dass Kenner seinen „Landwein“ sehr schätzten und in Deutschland bis zu 40 Euro pro Flasche dafür zahlten. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel





Lamborghini 350 GT (1964).



Lamborghini Miura.



Lamborghini Murcièlago (2001).



Lamborghini-Firmensitz in Santa'Agata Bolognese.



Lamborghini-Firmensitz in Santa'Agata Bolognese.



Lamborghini-Firmensitz in Santa'Agata Bolognese.
