

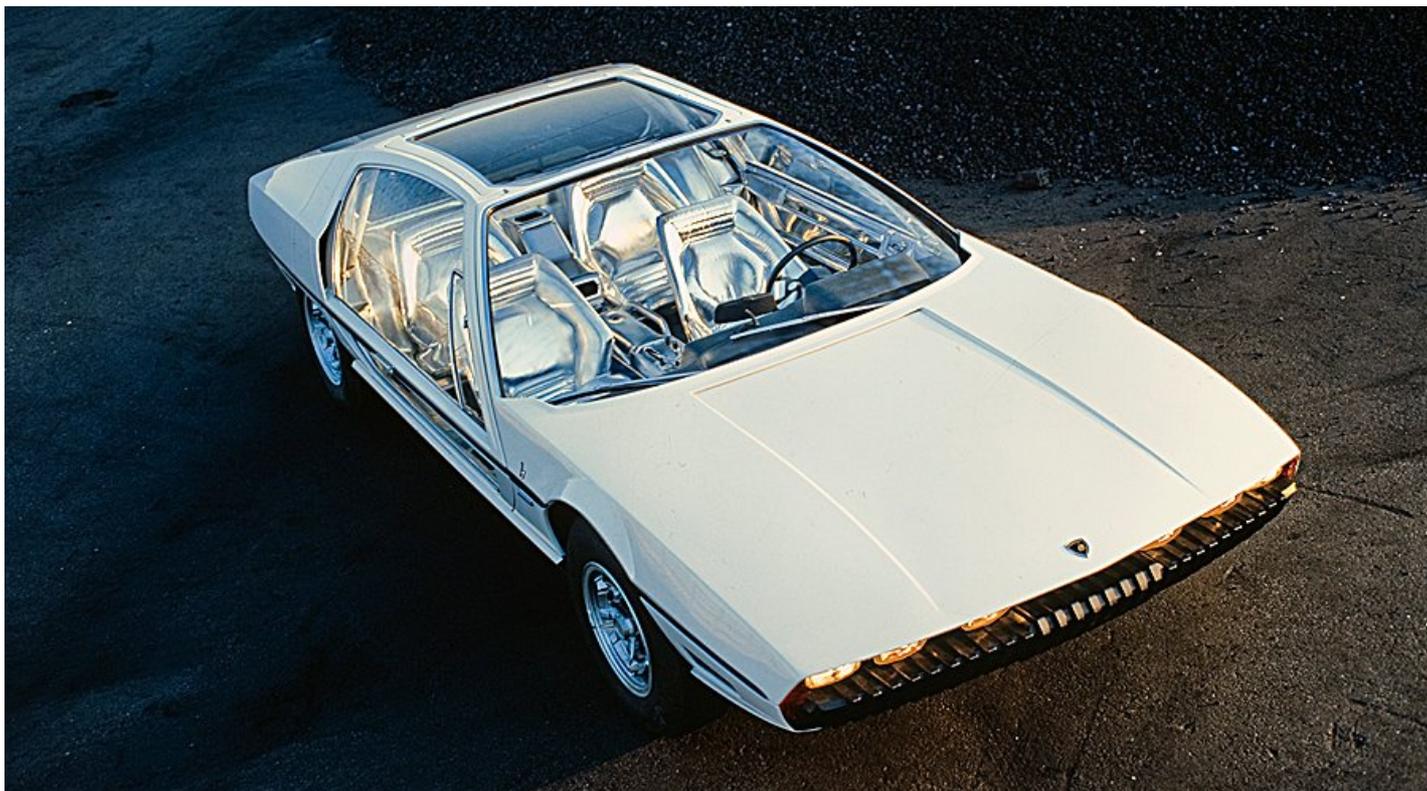
CLASSIC DRIVER

Classic Concepts: Lamborghini Marzal

Lead

Die Enthüllung des revolutionären Lamborghini Marzal Concepts auf dem Genfer Salon 1967 löste in der Sportwagenwelt ein schweres Beben aus: Manche Slying-Elemente haben das Automobildesign bis heute geprägt.

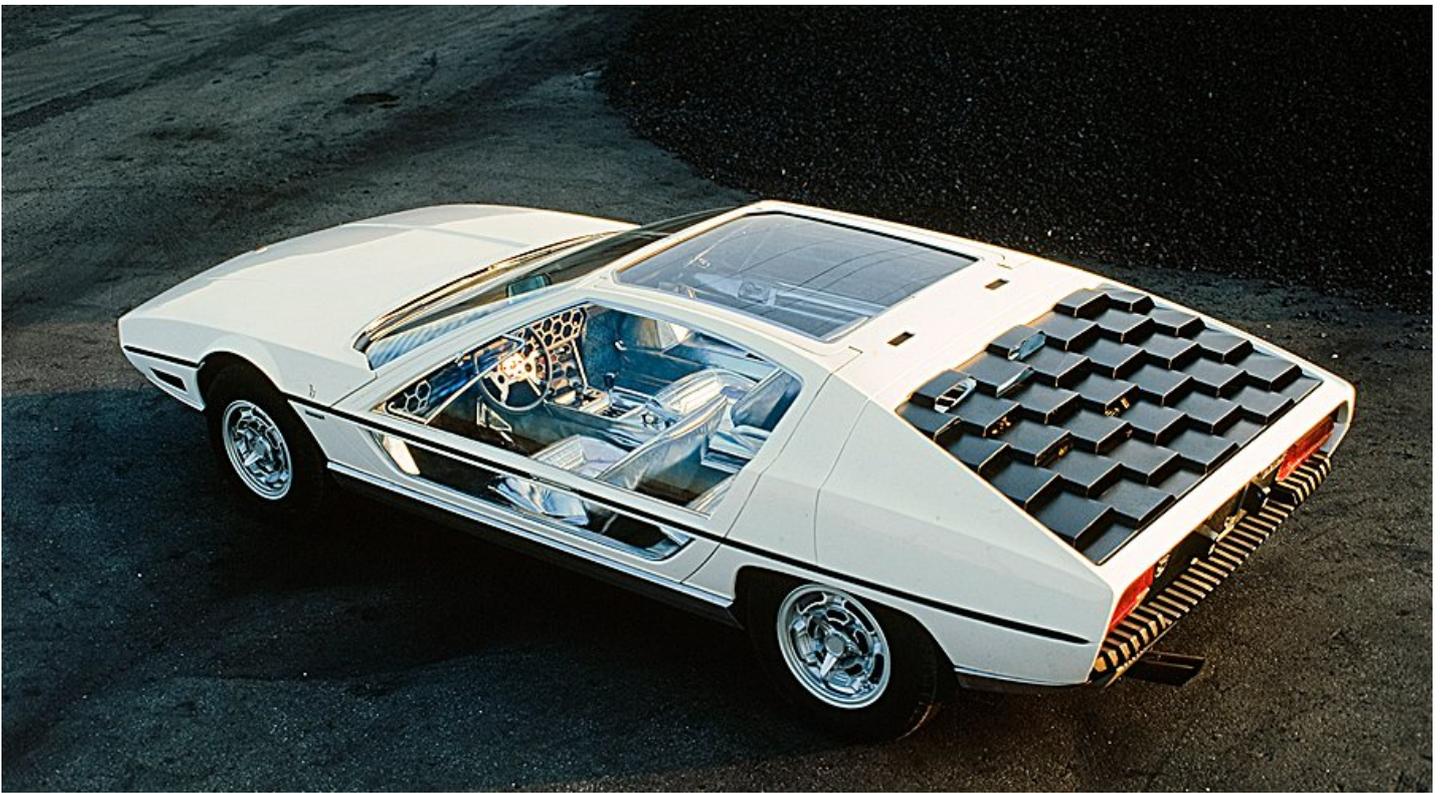
Im Jahr 1967 war Lamborghini mit dem 400GT und dem gefeierten Miura bereits gut aufgestellt. Doch Ferruccio Lamborghini wünschte sich ein drittes Modell, einen vollwertigen Viersitzer. Nach der erfolgreichen Zusammenarbeit mit Bertone bei der Entwicklung des Miura, lag es auf der Hand, für dieses Projekt erneut das Turiner Studio zu beauftragen. Erneut war es ein Kampfstier, der als Namensgeber diente – Marzal. Und erneut war es der damals 28-jährige Designchef Marcello Gandini, der die Idee aufs Papier bringen sollte. Gandini galt seit dem Miura als Shooting Star der Designszene – auch wenn die eigentliche Arbeit bereits von seinem Vorgänger Giorgetto Giugiaro vorgelegt und später mit Hilfe von Nuccio Bertone vollendet worden war.



Doch mit dem Erfolg hatte Gandini Feuer gefangen – und das neue Projekt bot die ideale Gelegenheit, sein eigenes Talent vor großem Publikum unter Beweis zu stellen. Und sein Ideenreichtum kannte keine Grenzen: Statt der erwarteten vier Türen entschied sich Gandini für zwei große Flügeltüren, die einen komfortablen Einstieg erlaubten und gleichzeitig die Coupé-Silhouette bewahrten. Um dem Lamborghini im Innenraum eine luftig-leichte Aura zu geben, wurden sowohl die Türen als auch das Dach mit Panorama-Glasscheiben durchsetzt – insgesamt wurden in der Studie ganze 4,5 Quadratmeter Glas verbaut. Ferruccio Lamborghini war von der Rundumverglasung jedoch nicht völlig überzeugt, ihm lag schließlich auch die Privatsphäre seiner Kunden am Herzen: „Die Beine einer Dame“, so soll er Gandini getadelt haben, „können nun von jedem gesehen werden.“



Doch insgesamt wurde das Showcar äußerst positiv aufgenommen, der respektierte britische Journalist LJK Setright nannte den Lamborghini Marzal „das vielleicht extravaganteste Stück virtuosen Designs, das in Europa seit dem Krieg zu sehen war.“ Ein wichtiges Styling-Element, das Gandini bis ins Detail wiederholte, war das Sechseck. Es fand sich im Wabengitter der Lüftungsschlitze, in den Armaturen, im Lenkrad, den Sitzen und den umgestalteten Campagnolo-Rädern. Als technische Basis diente das Chassis eines Miura, dessen Radstand um 120 Millimeter gestreckt worden war, um den Passagieren im Fond genügend Beinfreiheit zu geben. Im Sinne der Packaging-Strategie wurde der Motor – ein Reihensechszylinder mit zwei Litern Hubraum, den man aus einem Vier-Liter-V12 herausoperiert hatte – um 180 Grad gedreht und achtern der Hinterachse eingesetzt. Der Marzal war somit der erste (und bis heute einzige) Lamborghini mit Heckmotor. Dem Triebwerk mit seinen drei Weber-Vergasern wurde vom italienischen Autoruote Magazine nach einem Test im Jahr 1967 ein „äußerst lebhafter Charakter“ beschieden.



Seinen größten Auftritt hatte der Lamborghini Marzal jedoch im gleichen Jahr beim Grand Prix in Monaco, wo er als Pace Car mit Fürst Rainier am Steuer und dessen Ehefrau Gracia Patricia alias Grace Kelly auf dem Beifahrersitz das Rennen eröffnete. Dass Marken wie Matchbox und Dinky den Markt später förmlich mit Marzal-Modellautos überfluteten, mag auf diese Szene zurückzuführen sein – automobilgeschichtlichen Stellenwert erreichte er jedoch primär als Vorstudie des Lamborghini Espada, der ein Jahr später debütieren sollte: Die ebenfalls von Gandini entworfene Serienversion des Viersitzers hielt sich zwar an die grundlegenden Proportionen des Marzal – der Heckmotor, die freizügigen Flügeltüren und das omnipräsente Sechseck wurden jedoch gestrichen. Dennoch hat sich das Hexagon bis heute in der Formensprache von Lamborghini gehalten – wer sich die Lüftungskanäle eines Murciélago LP670-4 SV oder die Plakette auf dem V12 des neuen Aventador ansieht, blickt fast 45 Jahre später auf ein Marzal-Zitat.

Und obwohl der Marzal ein Einzelstück blieb – nach seiner Versteigerung im Rahmen des Concorso d’Eleganza Villa d’Este 2011 befindet er sich heute in einer privaten Sammlung –, ist seine Bedeutung als Zeugnis der hochkreativen italienischen Karosseriebau-Industrie der Sechzigerjahre nicht zu unterschätzen. Kurz nach der Enthüllung in Genf las man in einem amerikanischen Magazin, gegenüber dem Marzal wären alle anderen Autos mit einem Schlag veraltet. Dass die Studie bis heute nicht vergessen ist – und als Design-Vorbild sogar an Relevanz gewinnt – unterstreicht diese frühe Erkenntnis.

Fotos: Bertone

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/classic-concepts-lamborghini-marzal>
© Classic Driver. All rights reserved.