25 Modellportraits • Preise • Termine • Kontakte

Italienische Klassiker

Italienische Klassiker

EUR 9,95

A: € 10,95; CH: SFr 19,80; Be: € 11,50; Lux: € 11,50; NL: € 11,80; I: € 12,90

Ein Sonderheft von AutoClassic

Von Alfa bis Zagato

Warum das Design bis heute begeistert

Sport-Ikonen

Fiat Ritmo Abarth

Alfa Junior

Lancia Delta Integrale

Abarth Monomille

Coupé-Legenden

Fiat X1/9 So aufregend kann die Suche nach einem Traummodell werden

Alfa Montreal Früher verschmäht, heute ein sehr gesuchter Achtzylinder

Lancia Gamma Das schönste Pininfarina-Coupé der 70er Jahre

ZEPPELIN

MADE IN GERMANY
www.pointtec.de
#PioneersOfTheSky

7216-2
Automatik
Chronograph
ETA Valjoux 7750

german brand award 20 winner

7266M-2
Automatik
Cal. 9215

SPIDERMAN

Alain Robert – auch „Spiderman" genannt, erklimmt mit Zeppelin Wolkenkratzer und Monumente in aller Welt in spektakulärer Weise, unter anderem den Eiffelturm, oder das Empire State Building in New York. Dieser außergewöhnliche Fliegerchronograph ist limitiert auf 300 Stück.

Bella Italia!

Mein erstes Traumauto hatte ein italienisches Design – und ich wusste es nicht! Erst nach dem Kauf meines VW Karmann Ghia lernte ich über den Umweg der Aussprache von „Ghia“ die Carrozzeria kennen, die hauptsächlich daran gezeichnet hatte. Ohne sogleich bis zum Designer vorzustoßen, der am Konzept maßgeblich beteiligt war. Nach meinem letzten Kenntnisstand das Vater-Sohn-Gespann Felice und Gian Paolo Boano. Luigi Segre, Ghia-Geschäftsführer und späterer Besitzer, scheint nur der Verbindungsmann zu Karmann gewesen zu sein.

Nun denn, mit den Jahren kam die Erkenntnis, dass Italiener vor allen anderen ein Händchen für Autodesign haben. Oder wie es mir ein altgedienter italienisch-stämmiger Spengler mal sagte: „Wir spüren, wie das Blech laufen muss.“ Schöner kann man es wohl nicht ausdrücken. Und weil italienische Designer nicht nur für heimische Marken, sondern für die ganze Welt gezeichnet haben, ist ihr Einfluss ein maßgeblicher. Und daher widmen wir zu Recht den großen Design-Studios und Designer-Legenden unsere erste große Geschichte in diesem Sonderheft.

Natürlich können wir auf 100 Seiten nicht annähernd alle wichtigen Modelle abbilden, die uns zu Italien einfallen. Obwohl wir auf die Kategorie Luxusmarken verzichten und uns auf Traumwagen von Alfa Romeo, Fiat und Lancia beschränken. Immerhin 25 Porträts – ein Best-of aus *AutoClassic* – lassen wir noch mal aufleben. Modelle mit viel Fahrspaß und noch mehr Design! Herzliche Grüße, Ihr

Ulli Safferling
Verantwortlicher Redakteur

Foto: Armin Burchholz

Inhalt

Bella Macchina

Der Stich des Skorpion Titel 12
Abarth Monomille

Abschied mit Herzblut 16
Alfa Romeo 75

Leidenschaft für Heißsporne 18
Alfa Romeo 1600 Junior

Alfa in Topform 19
Alfa Romeo 2600 Zagato

Romeo & Giulia 20
Alfa Romeo Giulia

Der Schöne ist ein Biest 22
Alfa Romeo GTV6

Sieger im Hechmeck Titel 28
Alfa Romeo Spider

Liebe geht durch den Rost 32
Alfa Romeo Alfasud

Bella Donner Titel 34
Alfa Romeo Montreal

Rennsemmel für Kenner 38
Autobianchi/Lancia A 112

Der unbekannte Dritte 48
Fiat 124 Coupé

Kumpel mit Kanten 50
Fiat 131

Kleine Knutschkugel 52
Fiat 500

Tuning aus Turin 54
Fiat 600 Elaborazione Frua

Klasse mit Ambitionen 62
Fiat 1800 B

Das kleine Viermalvier 64
Fiat Panda 4x4

Feuer im GTI aus Turin Titel 66
Fiat Ritmo TC 130 Abarth

Roter Renner 68
Fiat Uno Turbo

Die Suche nach einer Tänzerin 70
Fiat X1/9 Lido Titel

Der letzte Gruß 74
Lancia 2000

Extravaganza in Blech 76
Lancia Beta

Grande Finale Titel 78
Lancia Gamma

Jeder Fahrer ein Weltmeister 80
Lancia Delta HF Integrale 16V Titel

vorne Spaß, hinten schwarz 81
Lancia Y10

Italienisch-deutsches Coupé 84
OSI 20M TS

Ein ungleiches Pärchen, auch wenn es beides Spider sind: Fiat Dino vs. Fiat 124

Fotos: FCA, S. Buchholz, Magic Car Pics, A. Catton, C. Wimmer

Andrea Zagato über die Philosophie hinter der Designschmiede

Bella Figura

Künstler am Blech 6
Fünf Top-Designer und ihre Ikonen

Die ungleichen Geschwister 40
Fiat Dino Spider vs. Fiat 124 Spider

Made in Italy 56
Von Abarth bis zum Weber-Vergaser

Meilensteine aus 100 Jahren 86
Interview mit Andrea Zagato

Dolce Vita jenseits der Alpen 94
Reiseziel Gardasee

Buon Servizio

Mehr als nur Glücksklee 26
Ersatzteile für Alfa Romeo

Piazza Sportivo 82
Fahrzeugmuseeen für italienische Klassiker

Grande Famiglia 91
Clubs und Ansprechpartner der Marken

Was kann es denn kosten? 92
450 Preise zu 150 Klassikern

Termine 98
Wo was läuft in diesem Jahr

Sonderausgabe 19

AutoClassic

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Auto Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
+49 (0) 1805 321617*
oder +49 (0) 8105 388329 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 321620*
leserservice@autoclassic.de
www.autoclassic.de/abo
www.autoclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Auto Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@autoclassic.de
www.autoclassic.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Sonderausgabe Nummer 19 | 15. Jahrgang

Internet: www.autoclassic.de
Auto Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89 130699-720, Fax: +49 (0) 89 130699-700
E-Mail: redaktion@autoclassic.de

Redaktion Ulrich Safferling (verantwortlicher Redakteur), Dr. Margit Brand
Mitarbeiter dieser Ausgabe Simon Buchholz, Thomas Flehmer, Michael Grote, Uwe Miethe, Heinrich Niemeier, Michael Schäfer, Frank Wündsch
Produktion/Chef vom Dienst Christian Ullrich
Layout RTK & SRS mediagroup GmbH
Verlag GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a
80797 München
www.geramond.de
Geschäftsführung
Clemens Schüssler, Oliver Märten
Gesamtleitung Media
Bernhard Willer
Medienberatung
Armin Reindl
Tel. +49 (0) 89 130699-522,
Fax: +49 (0) 89 130699-100
E-Mail: armin.reindl@verlagshaus.de
Anzeigendisposition
Doreen Kottler
Tel.: +49 89 130699-552,
Fax: +49 89 130699-100,
E-Mail: doreen.kottler@verlagshaus.de@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste
Nr. 31 vom 1.1.2021
Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim
Litho RTK & SRS mediagroup GmbH
Druck Walstead, Polen

© 2021 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Ulrich Safferling; verantwortlich für Anzeigen: Bernhard Willer, beide Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISBN 978-3-95613-227-8

PEFC™
PEFC/08-33-0018
PEFC Certified
This product is from sustainably managed forests and controlled sources
www.pefc.org

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Künstler am Blech

Ab 1950 sorgten Designstudios und Karosseriebauer aus Italien für die Verwirklichung automobiler Träume. Viele von ihnen sind heute Geschichte, doch ihre Kreationen überdauern bis heute als Ikonen und Legenden

Text: Simon Buchholz ◆ Fotos: ItalDesign, Frua, Fioravanti, BMW, , Magic Car Pics

Spricht man über italienische Autos, spricht man über Fahrspaß und – Design. Vor allem in der Nachkriegszeit, als immer mehr Modelle auf dem Markt miteinander konkurrierten, bestimmten italienische Designer die Automode – und das nicht nur bei einheimischen Modellen.

Pininfarina, Ghia und Bertone und Vignale waren geflügelte Namen, hinter denen der des Chefdesigners oft verschwand. Sie schufen extravagante Studien, kreierten Millionenseller und elitäre Traumwagen. Ihre Tatkraft schien unerschöpflich und erreichte in den 1960er- und 1970er-Jahren ihren Höhepunkt. Mühelos gelang es, immer wieder neue Designs zu erfinden, alte mit frischen Ideen zu kombinieren und das technisch Machbare neu auszuloten.

Zirkel der Designer

Rund um Turin, dem Sitz von Fiat, hatte sich schon früh eine Szene etabliert, in der junge Kreative in Kontakt mit den Entscheidern kamen. Im Stadtgebiet hatten während der Blütezeit in den 1950er- und 1960er-Jahren neben den Automobilherstellern Fiat und Lancia, sowie Abarth, Cisitalia, Nardi, Moretti und Siata auch die Karosseriebauer Allemano, Balbo, Bertone, Ellena, Stabilimenti Farina, Ghia, Motto (CaMo), Pinin Farina, Savio, Vignale und Viotti ihren Sitz.

Daneben gab es eine Vielzahl kleinerer Karosseriebetriebe und Zulieferer. Sie zeigten ihr Können ab November 1957 beim Salone Internazionale dell´Automobile in Turin.

Hier kannte jeder jeden, hier tauschte man sich aus. Einzelne Designelemente waren wie eine Signatur und kennzeichneten die Arbeiten. Bedeutende Einflussfaktoren waren neben dem Zeitgeschmack und den Arbeiten der Kollegen auch die industriellen und privaten Auftraggeber. Dort gab es oftmals sehr detaillierte Vorgaben an den Designer. Auch von den Studiobesitzern an ihre Star-Designern wie Frua oder Giugiaro. letzerer verließ das Studio von Bertone, um sich in seiner eigenen Firma „ItalDesign“ freier entfalten zu können. Kein Einzelfall.

Von der Idee zum Modell

Grundsätzlich kann man drei Epochen bei den Designstudios erkennen. In den 50er-Jahren waren es vor allem Entwürfe für Kleinserien oder exklusive Einzelstücke, die vom Hersteller oder von spezialisierten Karosseriebaufirmen umgesetzt wurde. In den 60er-Jahren wurden dann Studien auf Basis von Großserienmodellen entwickelt, die man einem Hersteller als Modell-Derivat zu verkaufen sucht. Und in den 70er-Jahren werden die Studios dann oftmals selbst zu Kleinserienproduzenten ihrer eigenen Entwürfe: Im Auftrag eines Herstellers bauen sie Serien-Ableger wie Cabrios, die der Hersteller nicht wirtschaftlich selbst am Band produzieren lassen konnte.

Den umgekehrten Weg gingen Karosseriebauer wie Fantuzzi, Fissore oder Vignale, die früher nur die Designentwürfe der Studios ins Blech gedengelt hatten. Sie boten bald nicht nur die handwerkliche, sondern auch die Design-Leistung dafür an. Die Grenzen waren fließend, am Ende jedoch ereilte sie alle das gleiche Schicksal.

Design unterm Konzerndach

Mit der Erkenntnis, wie wichtig das Design für den Verkaufserfolg eines Modells ist und den zunehmenden Ansprüchen an die Technik setzten die Autohersteller immer mehr auf eigene Designabteilung. Meist sogar auf mehrere Studios auf verschiedenen Kontinenten, die um Modelle-Entwürfe intern konkurrierten. Dabei wurden teilweise ganze Studios gekauft, so wie ItalDesign vom Volkswagen Konzern.

Der völlig unabhängige Entwurf ist heute zu aufwendig, denn die Zusammenarbeit zwischen Design und Konstruktion muss immer reibungsloser funktionieren: Design für Mainstreammodelle muss sich nicht nur schnell, sondern auch günstig umsetzen lassen. Das gelingt seit 20 Jahren sogar für Kleinserien, die in einer modernen Großserie vom gleichen Band laufen können – extra Hersteller für Derivate braucht es nicht mehr. Heute zeichnen die Studios wie früher Studien oder Einzelstücke. Nicht selten mit einem großen Meister im Rücken. Fünf davon stellen wir exemplarisch hier vor.

Signore Geniale

Fast siebzig Jahre dauert schon die Karriere des wohl bedeutendsten Autodesigners Italiens: Giorgetto oder Giorgio Giugiaro entwarf nicht nur Traumwagen, sondern auch Alltagsmobile wie den VW Golf verdankt ihm die Autowelt

Iso Grifo

Ein Jahrhundertentwurf wurde der VW Golf, dessen Grundkonzept bis heute immer neu interpretiert wird

Quadratisch, praktisch, gut – der Panda von Giugiaro

Der Meister verkaufte ItalDesign an VW - und gründete ein neues Studio für sich

Der DeLorean DMC-12 wurde durch „Zurück in die Zukunft“ weltweit berühmt

Bereits während seines Studiums wurde die italienische Autoindustrie auf das Talent des 1938 geborenen Giugiaro aufmerksam. Es war Dante Giacosa, Chefingenieur von Fiat, der sich die ersten Entwürfe des jungen Giugiaro ansah. Mit nur 17 Jahren kam der Designer so zu einem Job in der Fiat Designabteilung. Von 1955 bis 1959 bekam er so die Chance im Agnelli-Reich erste Spuren zu hinterlassen. Die Zusammenarbeit scheiterte an der fehlenden Gestaltungsmöglichkeit Giugiaros.

Erste Kontakte zu Bertone folgten und fielen auf fruchtbaren Boden. Dort fand Giugiaro das, was ihn weiterbringen sollte: künstlerische Freiheit. Nach einer interessanten Studie durfte Giugiaro 1960 das erste Mal am Alfa Romeo 2000 Sprint zeigen, was in ihm steckte. Das Auto wurde 1960 DER Hingucker.

Es folgte der Aston Martin DB 4 Bertone „Jet“, der Maserati 5000 GT mit markanten Doppelscheinwerfern und Semi Fließheck und der Iso Rivolta IR 300. Alles traumhaft schön gezeichnet Coupés der Luxusklasse, die offenbarten, wie das Design der 1960er-Jahre auszusehen hatte. Maskuline Dynamik gepaart mit druckvoller Dynamik. Nie fehlen durfte den Autos der Spannungsbogen über den Radhäusern, der den Modelle das gewisse Etwas verlieh.

Calling America

Schnell wurde auch über die Grenzen von Italien hinaus über den Designer mit der goldenen Feder gesprochen. Chevrolet fragte an, eine sportliche Version des Corvair zu zeichnen. Innerhalb von zwei Monaten schuf Giugiaro das Design und 1963 war der Prototyp mit der vorn angeschlagenen Glaskanzel auf der Turiner Auto Show zu bestaunen. Das Auto blieb eine Studie, anders als der Maserati Ghibli, der viele Elemente der Corvair Studie aufnahm.

Trotz aller Freiheiten verließ Giugiaro nach erfolgreichen Jahren Bertone, um bei Ghia (damals noch Gia) weiter zu arbeiten. Ab 1967 stand das Studio unter der Kontrolle von Alejandro De Tomaso, was die Zusammenarbeit 1968 beendete. Zu wenig konnte Giugiaro seine Vorstellungen umsetzen, was auch in den seinerzeit entstandenen Modellen wie dem De Tomaso Mangusta deutlich wurde.

Freunde fürs Leben

Mit der Partnerschaft mit Aldo Mantovani, einem begnadeten Ingenieur, begann nach Verlassen von Ghia im Jahr 1968 eine bis heute andauernde Erfolgsgeschichte. Beide verstanden sich blind und schufen Autoikonen für viele Marken im Tagesrhythmus. Eines der ersten Meisterstücke war der Maserati Bora.

Unter dem neu gegründeten Label „ItalDesign“ liefen ab 1969 die Volkswagen Prototypen für den Golf aus den Hallen. Der Erfolg des 1974 präsentierten Kompkatmodells gab Giugiaro Recht. Seine Visionen von Design und Praktikabilität deckten sich mit denen von Millionen jungen und modernen Käufern.

Zahllose Gebrauchsautos der 1980er- bis 2000er-Jahre stammten aus der Feder von Giugiaro und ItalDesign, sodass auch in den nächsten Jahren das Erbe des wohl erfolgreichsten italienischen Autodesigners noch zahlreich auf den Straßen dieser Welt zu sehen sein dürfte. Seine Meisterstücke waren Iso Grifo, Maserati Ghibli, Lotus Esprit, VW Golf, DeLorean DMC-12, Fiat Panda und Audi 80.

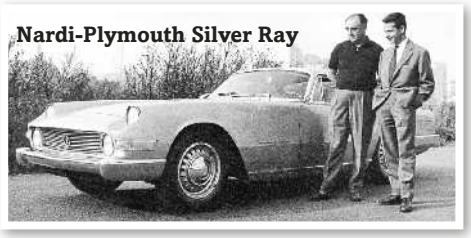
Picasso des Entwurfs

Lancia Flavia Cabrio

Einer der fleißigsten Designer des letzten Jahrhunderts war Giovanni Michelotti. Ungefähr 1.200 automobile Kreationen soll der Turiner in seinem kurzen Leben wntworfen haben. Darunter Ikonen wie der Ferrari 365 GTB/4

Bereits im zarten Alter von nur 16 Jahren entwarf Michelotti mit dem Lancia Astura sein erstes eigenes Automobil Auch wenn das Werk nie einen Stapellauf am Band erleben durfte, zeigte sich doch früh das Talent des 1921 geborenen Turiners.

Das Zeichnen großer automobiler Entwürfe lag ihm im Blut, eine Eigenschaft, die sich zuerst Pininfarina und später Vignale zum Nutzen machte. 1949 folgte der Durchbruch: Michelotti gründete sein eigenes Designstudio. Kunden waren alle großen italienischen Designer, wie Vignale, Ghia, Allemano oder Bertone.



Nardi-Plymouth Silver Ray

Sportwagen aus Passion

Vor allem rassigen Sportwagen galt die Liebe Michelottis. Sein Studio lieferte die Designentwürfe in Dutzendware und meistens lag er mit seinem Entwurf goldrichtig. Der Ferrari 212 Inter, das 340er Mexico Coupé oder der legendäre Maserati 3500 GT Vignale Spider, alles Entwürfe aus Turin und Ikonen einer Zeit, in der Sportwagendesign noch polarisieren durfte.

Ab den 1950er-Jahren setzte Michelotti dann zunehmend in niedrigeren Fahrzeugklassen Akzente. Modelle wie der BMW 700, die Neue Klasse oder der BMW 1600 waren Autos für das Volk, entbehrten aber nicht dem gewissen italienischen Stil.

Selbst Exoten wie der Hino Contessa oder der Daihatsu Sport waren vor dem Eifer Michelottis nicht sicher. Da verwundert es nicht, dass sogar DAF seine Dienste für das Design der wenig dynamischen Variomatic-Modelle in Anspruch nahm und es ein Strandwagen namens Shellette in die Palette des Designers schaffte.

Britanniens neue Linie

Neben den klangvollen Namen seiner italienischen Heimat bediente Michelotti auch jahrelang die britische Autoindustrie mit Entwürfen. Bereits zu Beginn der 1950er-Jahre wurde er zum Hausdesigner für Triumph und entwarf nahezu alle Modelle dieser Zeit. So den Triumph Stag, GT6 und TR4 oder den späteren Dolomite. Die meisten dieser Entwürfe können bis heute überzeugen und rechtfertigen den Einzug Michelottis in die British Sports Car Hall of Fame im Juni 2017. Der Meister erlebte diese Huldigung nicht mehr. Er verstarb bereits 1980 mit nur 59 Jahren. Sein Studio schloss 1993 die Türen, aber seine Entwürfe leben auf unzähligen Messen und Auktionen weiter – selbst wenn viele Autobesitzer gar nicht wissen, dass hinter ihrem Vignale- oder Ghia-Modell eine Michelotti-Skizze steckt.

Seine bedeutendsten Schöpfungen waren neben vielen frühen Ferrari wie dem 375 Vignale America der Maserati 3500 GT Vignale Spider, das Lancia Flavia Cabrio 1962 und BMW 3,0 CS Coupe 1971 sowie Triumph Stag und TR4.

Maserati 3500 GT Spyder

Ferrari's Hausdesigner

Ferrari Testarossa

Vielen dürfte der Name Leonardo Fioravanti wenig geläufig sein. Ursache ist das nahezu ausschließliche Wirken für Pininfarina, den Hausdesigner von Ferrari. Die Scuderia hat ihm zahlreiche großartige Entwürfe zu verdanken

1938 war ein glückliches Jahr für das Automobildesign, denn neben Giorio Giugiaro und Marcello Gandini erblickte auch Leonardo Fioravanti das Licht der Welt. Nach seinem Studium in Mailand kam er 1964 im Alter von erst 26 Jahren zu Pininfarina, wo er danach nahezu sein gesamtes Arbeitsleben verbrachte.

Mit Ferrari bot sich dem Designer ein interessantes Arbeitsfeld für seine jugendliche Kreativität. Schon drei Jahre nach Beginn bei Pininfarina stellte Fioravanti mit dem Ferrari Dino einen ersten Meilenstein auf die Räder. Nahezu jedes Jahr kreierte er danach Modelle von Weltruf.

So den 365 GTB/4 Daytona (1968 in Zusammenarbeit mit Piero Ottina), den 512 Berlinetta Boxer (1973) oder den Mondial (1980).

Ferrari 308 GTB

Alles Klassiker, denen eines gemeinsam ist – das Pininfarin-Emblem an der Flanke.

Aerodynamik als Steckenpferd

Hilfreich an der Arbeit für Ferrari war, dass Fioravanti sich während seines Studiums in Mailand für das Thema Aerodynamik begeistert hatte. Ein Grund, warum ihm die Arbeit mit ultraflachen Sportwagen mehr lag, als die mit aerodynamisch schwierigen Kleinwagen.

Doch Fioravanti begab sich auch auf Abwege, etwa als er den BMC 1800 formte. Das Auto war aerodynamisch eine Glanzleistung und nahm bei der Präsentation 1967 das Design des Citroen CX vorweg. Es fand allerdings keinen Anklang bei BMC.

Der Marke Ferrari blieb Fioravanti auch treu, als es zum Markenzusammenschluss mit Fiat kam. Bis 1991 war er Chef des Design-Centers und damit ebenfalls zuständig für das Design von Alfa Romeo in dieser Zeit.

Neue Wege in Fernost

Neben Autos setzte der Meister sein Talent noch für die Gestaltung von Häusern und Einrichtungen ein. Ab 1987 freute man sich vor allem in Japan über frische Designideen aus Italien. Seine Ideen sind bis heute im Osten

Fioravanti-Studie Sensiva

stark gefragt, denn inzwischen berät er chinesische Automobilhersteller in Sachen Form und Aerodynamik.

Doch bei aller Liebe zum Design blieb Fioravanti seinem Credo immer treu, wonach die Funktion der Dinge an erster Stelle stehen muss und sich das Design am Ende ihm unterzuordnen habe. Seine großen Entwürfe waren der Lancia Gamma Berlina, das Fiat 130 Coupé sowie Ferrari 308, Testarossa und Mondial.

Meister der Keilform

Dino 308 GT4

Aus der Feder von Marcello Gandini stammen berühmte Entwürfe für Traumwagen der 1970er. und 1980er-Jahre wie der Lamborghini Miura. Doch auch ganz normale Alltagsmobilewurden von ihm gezeichnet

Neben den großen Designer-Namen wie Giugiaro oder Frua ist Marcello Gandini weniger bekannt. Doch Kundige wissen natürlich, dass der Turiner vom Supersportwagen bis zur Alltags-Limousine eine enorme kreative Bandbreite hat. Geboren 1938 hatte Giandini zunächst mit Automobildesign wenig im Sinn. Erst als er 1965 Giugiaro bei Bertone in der Stellung als Chefdesigner ablösen durfte, nutzte er sein Talent zum Zeichnen wegweisender Automobilentwürfe.

Dabei half ihm der Erfolg seines Erstlingswerkes, des Lamborghini Miura. Das Mittelmotorcoupe beeindruckte seinerzeit als schnellstes Auto der Welt, lag seine Höchstgeschwindigkeit doch bei 280 Km/h. Neben seinem mittig montierten V12-Motor bestach der Miura vor allem durch sein ultraflaches Design. Ein besonderes Merkmal waren die „Wimper“ um die Scheinwerfer.

Der Entwurf war so gelungen, dass Gandini später noch den Urraco und den Countach für Lamborghini entwerfen durfte. Zu dessen Merkmalen gehörten neben der ultraflachen Karosserie die hoch aufschwingenden Scherentüren, die an der A-Säule angeschlagen waren – und die Gandini 1968 bei der Studie Alfa Romeo Carabo auf dem Pariser Autosalon erstmals gezeigt hatte.

Mittelklasse mit Stil

Die Keilform prägte das Design der Supersportwagen des kommenden Jahrzehnts und Gandini setzte das mit dem (Ferrari) Dino 308 GT4 und dem Lancia Stratos fort. Selbst der nach dem Miura erschienene Alfa Montreal gehört in diese Kategorie, auch wenn er kein Supersportwagen war.

Neben den Exoten zeichnete sich Giandini gelegentlich Butter-und-Brot-Autos der Großserie. So war der „Garmisch BMW“ zwar nur eine Studie, doch legte er die Exterieur-Basis für den ersten BMW 5er (E 12), der dann von Paul Bracq als Chefdesigner vollendet wurde. Fiat X1/9 und 132 stammen ebenfalls von Gandini.

Gandini gelang es oft, neue Designelemente den Auftraggebern schmackhaft zu machen, etwa den geraden Schnitt der hinteren Radläufe. Mit dem Citroen BX erschien dieses Merkmal das erste Mal und fand seine Fortsetzung im Renault 5 der zweiten Generation und dem Maserati Quattroporte IV. Für Maserati entwarf Giandini zudem das zweitürige Mittelklassemodell Shamal.

Heute widmet sich der Designer in seinem Büro nahe Turin auch anderen Designthemen, etwa den Entwürfen von Möbeln oder Hubschraubern. Seine großen Entwürfe bleiben der Lamborghini Miura und Countach, Dino 308 GT4, Citroen BX und Alfa Romeo Montreal sowie Fiat 132 und X1/9.

Lamborghini Miura