

# Lamborghini Bravo

Text: Gautam Sen (mit Branko Radovinovic)

Photos: Bertone: S. 48 und S. 49  
oben, Kaare Byberg: S. 50 und S. 51  
Dies ist eine Kurzversion des Textes  
aus dem Buch: „At the Cutting Edge  
of Design“ von Gautam Sen, Kaare  
Byberg und Branko Radovinovic

## Seit der Vorstellung des Lamborghini 350 GT

auf dem Genfer Automobilsalon 1964 war der Schweizer Salon für den Autobauer aus Sant'Agata zu einem fixen Präsentationstermin in der Agenda geworden. Einige der neuen Modelle von Lamborghini wurden jedoch auch auf dem Turiner Autosalon vorgestellt, angefangen mit dem allerersten Auto, das den Markennamen trug, dem 350 GTV, der 1963 auf der italienischen Messe offiziell vorgestellt wurde. Auch der vielversprechende Urraco wurde auf dem Turiner Automobilsalon 1970 vorgestellt. Als es an der Zeit war, den Urraco in seiner neuesten, stark überarbeiteten Form - als leistungsstärkeren P300 und als steuerlich günstigeren P200 - wieder auf den Markt zu bringen, entschied man sich, beide auf dem Turiner Autosalon 1974 vorzustellen und damit den wichtigen italienischen Markt zu bedienen.

Obwohl die Produktion des Lamborghini Urraco Anfang 1974 endlich auf Hochtouren lief, sahen sich Paolo Stanzani und sein technisches Team aufgrund von Rückmeldungen, Kinderkrankheiten und neuerer Konkurrenz gezwungen, eine leistungsstärkere Version des Wagens, den P300 Urraco, zu entwickeln. Vom Design her unterscheidet sich der P300 Urraco nicht vom P250, abgesehen von den Entlüftungsöffnungen auf der Motorhaube (die von zwei großen auf sechs schmalere erweitert wurden). „Der größere Motor hatte jedoch deutlich mehr Leistung und das Potenzial für eine viel bessere Leistung, wenn er in einer viel leichteren Karosserie untergebracht wäre“, glaubte Marcello Gandini, da der Urraco mit 1,3 Tonnen ausgesprochen schwer war. „Als wir also überlegten, was wir als Konzeptfahrzeug für den Salone dell'automobile di Torino 1974 entwickeln sollten, besprachen Nuccio Bertone und ich, dass ein kleinerer, reiner Zweisitzer, der vom Urraco abgeleitet war, ein interessantes Konzept darstellen würde“, erinnerte sich Gandini. Zweifellos hatten Bertone und Gandini auch bemerkt, dass Ferrari zwei Modelle in der Juniorliga



der Supersportwagen hatte: den Dino 308 GT4, den Gandini selbst bei Bertone entworfen hatte, und den bescheiden erfolgreichen Dino 246 GT/GTS.

Es ist auch möglich, dass die Idee, eine zweiseitige Konzeptversion des Urraco zu entwickeln, dazu diente, die neuen Eigentümer von Automobili Ferruccio Lamborghini, Georges-Henri Rossetti und René Leimer, zu beeindrucken und in Versuchung zu führen, ein weiteres Modell als Ergänzung zum 2+2 Urraco zu entwickeln, ein Modell, das vielleicht leichter und schneller und vielleicht auch ein bisschen billiger war, ein Schritt nach





unten auf der Marktleiter in jenen schwierigen Zeiten, unmittelbar nach der Ölkrise.

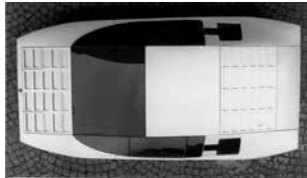
Als Paolo Stanzani von Nuccio Bertone darauf angesprochen wurde, war er sofort bereit, Bertones Centro Stile mit einem Aggregat des neuen 2996 ccm Motors zu beliefern. Die Techniker scheinen sogar noch einen Schritt weiter gegangen zu sein: Sie haben den Motor speziell so abgestimmt, dass er mehr als die Serienversion leistet, nämlich schätzungsweise 300 PS, wenn man der offiziellen Pressemitteilung von Bertone folgt. Es ist auch möglich, dass diese Zahl eher theoretisch war und dass das Konzeptfahrzeug (in Wirklich-

keit) mit einem serienmäßigen 3-Liter-Motor ausgestattet war.

Wie dem auch sei, Lamborghini lieferte ein erheblich verkürztes Chassis, bei dem der Radstand um 17,5 cm verkürzt wurde. Der Bereich, in dem sich der (begrenzte) Fußraum für die hinteren Passagiere des 2+2 Coupés befand, wurde weggelassen, wodurch sich die Länge auf 2,28 m verkürzte. Mit der Möglichkeit, die brandneuen P7-Reifen von Pirelli zu präsentieren – breiter und mit mehr Grip als alles, was damals für die Straße zugelassen war – entschied sich Gandini für 195/50 VR15-Reifen an der Vorderachse und

breite 275/40 VR15-Reifen an der Hinterachse. Dadurch mussten die Spuren verbreitert werden und die Gesamtbreite des Konzeptprototyps wuchs von den 1,74 auf 1,88 Meter. Gandini gelang es zudem, die Gesamthöhe des Fahrzeugs auf erstaunlich niedrige 1,035 Meter zu senken.

Nachdem die technischen Eckdaten definiert waren, zeichnete Gandini ein erstaunliches Design für dieses Konzeptfahrzeug, das auf den Namen Bravo getauft wurde. Dieser Name ist der volkstümliche spanische Spitzname für einen besonders tapferen Kampfstier. Das Fahrzeug wurde im November 1974 in Turin auf dem Bertone-Stand vorgestellt, zur gleichen Zeit, als auf dem Lamborghini-Stand der P300 und der P200 Urracos präsentiert wurden. Der Bravo - Gandinis und Bertones drittes Lamborghini-Konzeptauto nach dem sensationellen Marzal und dem atemberaubenden Miura Roadster - war ein weiterer Show-Stopper.



**Oben:** Aus der Vogelperspektive sind die Be- und Entlüftungslamellen gut sichtbar. Ein Scheibenwischer fehlt, da diese Aufgabe die vorderen Lamellen übernehmen - eine sehr innovative Lösung.



**Oben und unten:** Zwei Illustrationen des Bravo von Bertone. Diese stammen nicht von Gandini. Solche aufwändige Arbeiten überliesse er meistens talentierten Illustratoren aus seinem Designteam.



Das Design, eine Weiterentwicklung des Countach, war ähnlich keilförmig, aber gedrungener, das ein Gefühl von Kraft vermittelte, ohne aggressiv oder offensiv zu sein. Das Keilprofil des Wagens verfügte sowohl vorne als auch hinten über vertikalen Lamellen und über ein kurzes Kammheck. Die vordere Lamellengruppe leitet die Luft zur Windschutzscheibe, um den Regen abzuhalten. Dies erklärt, warum das Auto keine Scheibenwischer hatte – eine in der Tat sehr innovative Lösung. Die hinteren Lamellen dienten der Entlüftung des Motorraumes und ermöglichten gleichzeitig den Blick nach hinten – eine ähnliche Lösung wie beim Miura.

Die Basis der Windschutzscheibe begann vor der vorderen Achslinie. Mit einer sehr ausgeprägten Neigung bildeten die Motorhaube und die Windschutzscheibe fast eine gerade Linie, die mit einer recht kurzen Motorhaube in die Front des Wagens übergang.

Von der Seite betrachtet fällt beim Bravo der schräg geschnittene hintere Radkasten auf, eine

Form, die seit dem Stratos HF Zero und dem Countach zu Gandinis Markenzeichen wurde. Die Magnesiumfelge führte das Thema der fünf runden Löcher wie Telefonwählscheiben ein, das von der Silhouette, dem Countach S, dem Countach 25° Anniversario, den ersten Diablos und viel später vom Murciélago übernommen wurde. Die aufklappbaren Scheinwerferklappen wurden geschickt in die geometrischen Muster der Lamellen integriert.

Die bündig mit den Säulen abschließenden Fenster waren ebenfalls eine Premiere, die dem vorderen Teil den Eindruck einer gläsernen, umlaufenden Einheit verlieh – wie bei einem Helmvisier.

Auch der Innenraum war eher schlicht gehalten, mit einer flachen Blende aus gebürstetem Aluminium, die als dünner horizontaler Streifen das Gesamtvolumen des Armaturenbretts verringerte, und den sauberen, rechteckigen Instrumenten, die mit einer schlanken Linie verbunden waren. Die Sitze des Bravo, die Türverkleidungen und das Armaturenbrett oben und unten waren mit Alcantara bezogen.

Der Bravo war eine weitere Überraschungspremiere auf der Turiner Messe und die meisten Pressevertreter und das Publikum waren von dem Auto begeistert. Einer der ersten Berichte über den Bravo erschien in der Ausgabe vom 9. November 1974 von The Autocar, der englischen Wochenzeitung: „Man hatte den Eindruck, dass Pininfarina und Ital Design bei ihren Traumautos erst an den Passagier denken und dann eine schöne Form um ihn herum bauen - während Bertone die Form kreiert und dann an die Passagiere denkt.“

Auch The Italian Motor war beeindruckt. In ihrer Ausgabe vom 15. November 1974 schrieben sie: „Mit dem neuen Dreiliter-Motor von Lamborghini hat Bertone ein sportliches Coupé geschaffen, das sich durch seine kühnen stilistischen Lösungen auszeichnet. Die vordere und hintere Motorhaube sind durch eine Reihe von Lamellen unterbrochen, die nicht nur zu einer besseren Kühlung des Kühlers und des Motors beitragen, sondern auch die Sicht nach hinten ermöglichen.“ In der Ausgabe vom 9. November 1974 schrieb die Zeitschrift Motor, die Lamborghini stets eher kritisch gegenüberstand: „Um in den Innenraum zu gelangen, muss man sich ganz schön verrenken, und alle oberen Hälften der Instrumente sind durch Verkleidungen verdeckt.“

Zweifelloos können wir uns darauf verlassen, dass Doug Blain von CAR einen weitaus günstigeren Bericht über das Bravo-Konzept abgibt: „Es ist wirklich eine Art Mini-Countach, und mit ein paar Modifikationen wird er wahrscheinlich schon im nächsten Sommer in Produktion gehen. In der Zwischenzeit ist sein Motor, eine vergrößerte (auf drei Liter) Version des Originals mit vier Nockenwellen, zur Standardausrüstung des Urraco mit normaler Karosserie geworden, was ihm endlich die Leistung verleiht, die zu seiner



erstaunlichen Straßenlage und seinem Handling passt.“

Die italienische Zeitschrift *Intrepido* widmete dem Bravo in ihrer Ausgabe vom 23. Januar 1975 eine ganze Seite. Der Journalist Mario Poltronieri schwärmte nicht nur vom Außendesign, sondern wies auch darauf hin, dass „die Innenverkleidung des Wagens aus einem neuen und weichen Stoff namens Alcantara besteht, der in der Bekleidungsindustrie bereits weit verbreitet ist, im Automobilbereich jedoch eine Neuheit darstellt.“ Obwohl der Bravo im Wesentlichen als Showcar vorgestellt wurde, war er, wie alle Bertone-Konzeptautos jener Jahre, ein echter Renner. Während er auf den Automobilausstellungen seine Runden drehte, wurde der Bravo auch von einigen wenigen Autozeitschriften getestet und besprochen. Eine der ersten, die den Bravo in die Finger bekamen, war die schwedische *Teknikens Varld*. In der Ausgabe vom 22. September 1976 wies der Autor John E. Bech von *Teknikens Varld* darauf hin, dass man sich förmlich hinter das vertikale Lenkrad „legen“ müsse, so niedrig sei die Sitzposition. „Drehen Sie den Zündschlüssel“, heißt es in dem Artikel in *Teknikens Varld*, „Sie werden erstaunt sein über den Sound des zentralen V8 mit 2995,8 cm<sup>3</sup>. Wenn man das Auto von außen betrachtet, erinnert das Design fast an ein fortschrittliches Raumschiff, das von einer stillen Energiequelle angetrieben wird, da man kaum Motorgeräusche hört. Ein niedriges Profil, gekennzeichnet durch eine Keilform, große dunkle Glasflächen, viele originell gelöste Lufteinlässe, ein sehr fortschrittliches Design für die Felgen. Das Erscheinungsbild des Bravo lässt keinen Be-



Ein seltenes und frühes Farb-Pressfoto von Bertone, das an die Journalisten während der Präsentation des Autos in Turin abgegeben worden ist.

trachter unberührt - egal, ob der Betreffende das Auto als Besuch aus dem Weltraum oder als Sportwagen wahrnimmt.“

Ein Jahr später, in der Ausgabe der deutschen *Rallye Racing* vom 7. Juli 1977, lernten wir nicht nur den Bravo, sondern auch einen jungen Valentino Balboni wieder kennen: „In der Lamborghini-Fabrikhalle muss man sich daran gewöhnen, nach unten zu schauen, wenn man ein Auto betrachtet“, heißt es in dem Artikel in *Rallye Racing*. „Keines der hier gebauten Autos ist viel höher als einen Meter.“

Um 1979, als Automobili Ferruccio Lamborghini unter italienischer Staatsverwaltung stand, wurde der Bravo mehreren Zeitschriften mit dem Hinweis zur Verfügung gestellt, dass das Auto für die Serienproduktion in Betracht gezogen wurde. Dies geschah möglicherweise, um potenzielle Käufer für Lamborghini zu gewinnen. Es ist möglich, dass der Artikel in der Ausgabe der *Auto Zeitung* vom 7. März 1979 dazu beigetragen hat, dass Hubert Hahne und potenzielle deutsche Investoren später im selben Jahr auf den Plan traten (was aber letztendlich nicht gelang).



## Dieses Buch

zelebriert die Designgeschichte von Lamborghini anhand zahlreicher Zeitzeugenberichte und bisher unveröffentlichter Bilder. In Interviews mit Designgrößen wie Marcello Gandini, Luc Donckerwolke, Walter de Silva, Filippo Perini und Mitja Borkert, sowie weiteren Zeitzeugen, die Lamborghini zu dem gemacht haben, was es heute ist.



- 2 geprägte Bände mit Schutzumschlägen im Schmuckschuber
- 784 Seiten
- 1.070 Abbildungen
- 4 Ausklappseiten
- 219mm x 304mm

ISBN: 978-1-85443-317-6

Zu bestellen bei: <https://www.daltonwatson.com/Lamborghini-At-the-Cutting-Edge-of-Design-p/lamborghini.htm>

Im Artikel der Auto Zeitung heißt es: „Ferruccio Lamborghini suchte und fand einen Partner in dem Schweizer Geschäftsmann Georges-Henri Rossetti, dem er Ende 1971 eine 51-prozentige Mehrheitsbeteiligung am Automobilwerk verkaufte“, heißt es in dem Artikel der Auto Zeitung weiter, „gemeinsam gelang es ihnen, die Produktionszahlen von Espada, Jarama, Miura und Urraco auf etwa 400 bis 500 Autos pro Jahr zu steigern. Doch mit der weltweiten Energiekrise verkaufte Lamborghini 1974 die restlichen 49 Prozent seiner Anteile an den Schweizer René Leimer. Seitdem handelt Cavaliere Lamborghini mit Wein. Und das Team Rossetti-Leimer kämpft um das Überleben des Automobilunternehmens.“

„Der erste Eindruck im Cockpit des Bravo: Wo sind die Armaturen?“, kommentiert die Auto Zeitung. „Design und Styling hatten Vorrang vor der Funktionalität - die Anzeigergeräte sind winzig. Der zweite Eindruck: Bravo-Fahrer sind einsam. Von außen schützt eine stark getönte Verglasung den Piloten vor neugierigen Blicken. Innen hat der Mann am Lenkrad nur eine Sichtlinie: nach vorne, denn außen gibt es keine Rückspiegel.“

Nach Angaben des französischen Lamborghini-Spezialisten und Historikers Jean-François Marchet legte der Bravo, der von Automobili Ferruccio Lamborghini intern als Progetto 114 bezeichnet wurde, zwischen Tests und Inspektionen rund 70'000 Kilometer zurück. Diese Zahl wird von mehreren Lamborghini-Insidern angezweifelt, und auch Gandini ist der Meinung, dass „der Bravo höchstens ein paar tausend Kilometer gefahren worden sein kann. Tatsächlich hat einer der neuen Besitzer - wahrscheinlich war es René Leimer - das Auto ziemlich viel für seinen persönlichen Gebrauch genutzt.“ Der Lamborghini-Testfahrer Bob Wallace wurde mit den Worten zitiert, dass sich der Wagen in der Tat sehr gut fahren ließ und dass der Bravo mit den entsprechenden Modifikationen, die ihn praktischer machen sollten, eine wichtige Ergänzung der Modellpalette von Lamborghini hätte sein können. Aber der Autobauer verfügte zu diesem Zeitpunkt nicht über die finanziellen Mittel, um die Produktion eines weiteren Modells vorzubereiten. Gleichzeitig ist es interessant, dass in der Ausgabe der British Motor vom 29. April 1978 der Bravo auf der Titelseite erschien, und in dem darin enthaltenen Artikel wurde Ubaldo Sgarzi von Lamborghini mit den Worten zitiert, dass eine Serienversion noch etwa drei Jahre Entwicklungszeit vor sich habe.

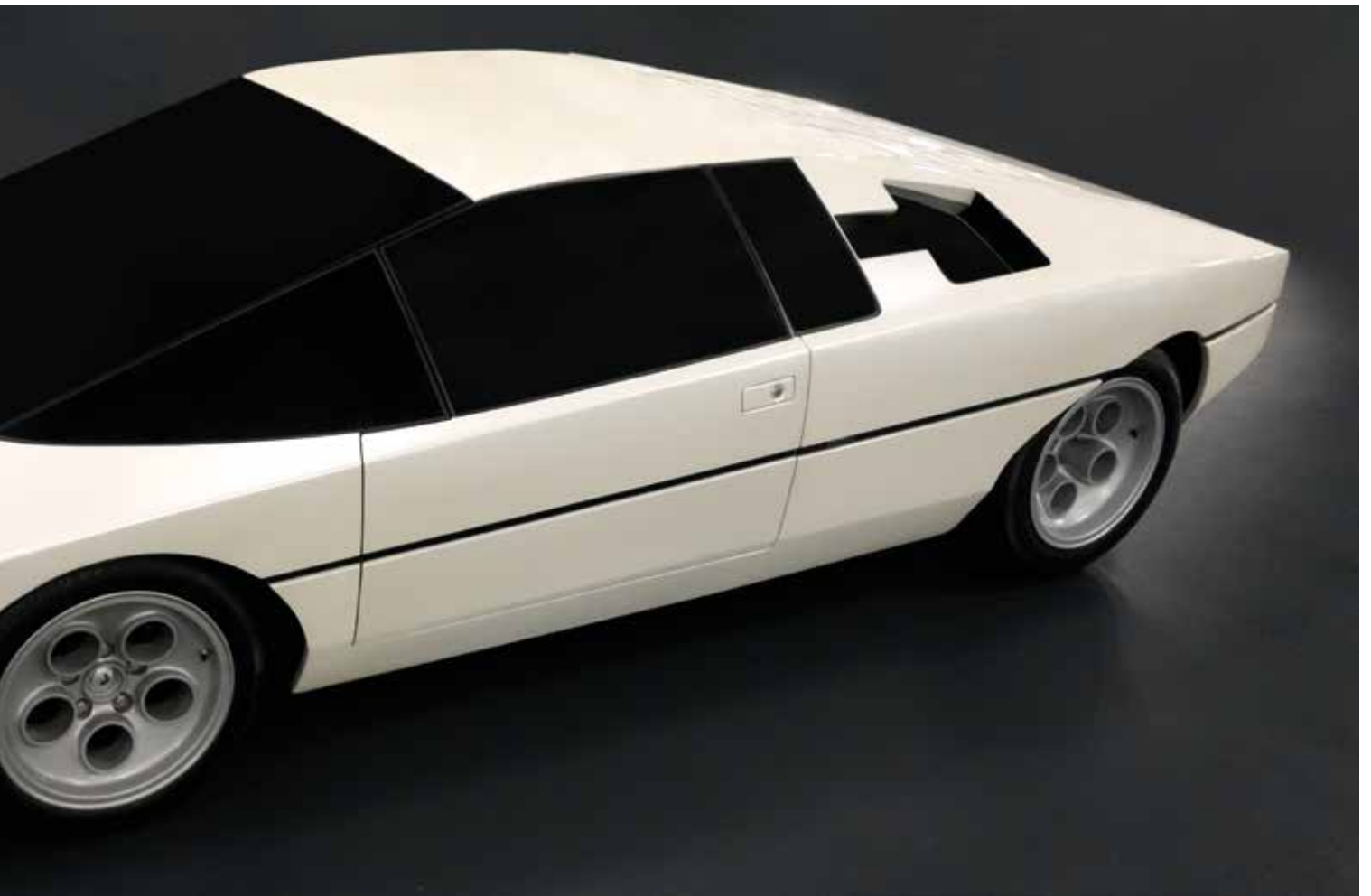
Aber die Zeiten waren nicht günstig. Ebenso wenig wie die finanzielle Situation von Lamborghini, das von einer Krise in die nächste schlitterte und schließlich 1979 in Konkurs ging. Natürlich wurden alle Pläne, den Bravo in Produktion zu bringen, schon lange vorher aufgegeben, obwohl es laut Gandini möglich war, das Konzeptfahrzeug in ein praktisches Serienmodell „umzuwan-



Die beiden - damals sehr modischen - Klappscheinwerfer „verstecken“ sind ebenfalls unter Lamellen. Unten: Auch ein Rücken kann entzücken - die Lamellen dienen der Entlüftung des V8-Motors und erlauben gleichzeitig aus der Fahrgastzelle die freie Sicht nach hinten.







Der Bravo, jetzt in Weiss lackiert, wie er im Bertone Museum stand. Das Fensterdesign erinnert an ein Visier eines Helmes - ähnlich wie beim Lancia Stratos (auch von Marcello Gandini gestaltet). Interessant ist ebenso die elegante Lösung für die Luftzufuhr des Motors. Hier wurde nicht eine klassische Lufthutze wie beim Countach verwendet, sondern eine sehr dezente Lösung, welche die Linie des Fahrzeugs in keiner Weise stört.



Links: Das Armaturenbrett hätte sich vermutlich in einer Serienversion des Bravo nicht bewährt. Hier galt wohl: „Function follows Design“...

Unten: Originell, wie der Bravo-Schriftzug den Lamborghini-Schriftzug ummantelt.

Der typische, diagonale Radausschnitt von Gandini, den man auch vom Countach her kennt. Dieses Formelement ist mit der Zeit zu einem „Trademark“ von Gandini geworden.



## Gautam Sen



Der in Paris ansässige Automobilberater Gautam Sen gründete 1986 Indiens erste Autozeitschrift Indian Auto, gefolgt von Auto India, BBC TopGear und auto motor & sport. Sen war an der Design-Entwicklung mehrerer Fahrzeuge beteiligt, darunter der erste indische Sportwagen, der San Storm, und hat mit einigen der größten Designer der Welt zusammengearbeitet: Gerard Godfroy, Tom Tjaarda und Marcello Gandini. Sen war auch Jurymitglied bei mehreren Concours d'Elegance und ist seit 2015 Vizepräsident der FIVA. Er hat außerdem mehrere preisgekrönte Bücher verfasst: The Maharajas & Their Magnificent Motor Cars, The Car Design Book, A Million Cars for a Billion People, The Automobile: An India Love Affair, The 101 Automotive Jewels of India, Marcello Gandini: Maestro of Design, The Bertone Collection, Ballot, und Tom Tjaarda: Master of Proportions.

deln". „Der Bravo war von Anfang an als reines Konzeptfahrzeug konzipiert, ohne Pläne für die Produktion“, erklärt Gandini. „So konnten wir die Möglichkeiten der bündigen Verklebung der Scheiben und der Schaffung einer fast homogenen Form erkunden. Das alles für ein praktisches Auto für die Produktion zu ändern, wäre zwar möglich gewesen, hätte aber ein Redesign erfordert. Natürlich hätte man den Gesamteindruck und die Form des Designs beibehalten können.“ In Arnstein Landsems Buch über den Lamborghini Urraco (erschienen bei Veloce Publishing, 15. März 2011) zitiert der Autor den immergrünen Marketingchef von Lamborghini, Ubaldo Sgarzi, mit den Worten: „Ahh, der Bravo. Das war das schönste Auto, das Lamborghini je gebaut hat, das es aber nicht in die Produktion geschafft hat. Er war zunächst nur als ein weiteres Traumauto gedacht, aber als wir sahen, wie schön er war, gab es Gespräche darüber, ihn in Produktion zu bringen. Leider war das nicht möglich, weil es technische Probleme gab, die die Produktion unmöglich machten. Aber es war so ein schönes Auto.“ Ursprünglich in einem experimentellen goldgelben Farbton des amerikanischen Lackherstellers PPG lackiert, wurde der Bravo oft genug benutzt und benötigte Ende der 1970er Jahre eine Lackretusche. Das war jedoch nicht möglich, da PPG die gleiche Farbe nicht mehr liefern konnte, weshalb der Wagen in einem metallischen Grün umlackiert wurde. Möglicherweise in dem Bestreben, ihn frisch zu halten, wurde er später mit einer Schicht champagnerfarbener Farbe behandelt. Obwohl der Miteigentümer René Leimer den Wagen nutzte und Journalisten das Fahrzeug ausgiebig fuhren, war der Bravo ein von Bertone finanziertes Konzept und blieb daher im Besitz des Karosseriebauers. Bis in die 1980er Jahre hinein, als die Wahrscheinlichkeit, dass der Bravo jemals in Serie gehen würde, immer geringer wurde, behielt die Carrozzeria Bertone das Konzeptfahrzeug als Teil ihrer historischen Sammlung, die bei Stile Bertone in Caprie untergebracht war. Zu Beginn des neuen Jahrtausends wurde der Bravo einer Restaurierung unterzogen, bei der er einen perlmuttweißen Farbton erhielt, der nach Aussage der Mitarbeiter von Stile Bertone als angemessener als das Original empfunden wurde. Als Stile Bertone 2010 in ernste finanzielle Schwierigkeiten geriet, wurde der Bravo zusammen mit fünf anderen Bertone-Konzeptautos ebenfalls versteigert. RM Auctions verkaufte den Wagen am 21. Mai 2011, der sich nun in einer privaten Lamborghini-Sammlung befindet. Schade, dass es beim Konzeptfahrzeug blieb. Denn dank dem zeitlosen Design von Gandini bräuchte es wenig, um aus dem einmaligen Showcar ein funktionstüchtiges Strassenfahrzeug zu entwickeln, das noch heute modern aussehen und die Blicke auf sich ziehen würde.



## Das Interview

mit Gautam Sen (Buch: „Lamborghini - At the Cutting Edge of Design“), stattgefunden im Februar 2022

Was ist Ihre Beziehung zu Lamborghini?

Für mich, der ich als Teenager in Indien aufgewachsen bin, war Lamborghini das unglaubliche Traumauto, das man nie zu sehen bekam - von dem man völlig fasziniert war. Lamborghini war in den 1960er und 1970er Jahren der innovativste Automobilhersteller, der sowohl im Design als auch in der Technik die Nase vorn hatte und einige der außergewöhnlichsten Automobile herstellte, die die Welt je gesehen hatte.

Wie sind Sie auf die Idee gekommen, ein weiteres Buch über die Marke Lamborghini zu veröffentlichen?

In der letzten Zeit wurden mehrere Bücher über Lamborghini veröffentlicht, aber keines davon hatte etwas wirklich Neues zu sagen oder zu enthüllen. Und die Tendenz ging dahin, die gleichen Mythen, Fehler und Fehlinformationen zu wiederholen. Außerdem wurde in allen Büchern die Geschichte der Marke oder des Modells beschrieben, aber kein einziges ging wirklich auf das Design ein, das eine Element von Lamborghini, das die Marke berühmter und begehrter als andere machte. Darin sahen wir also eine Lücke.

Wie würden Sie die konzeptionelle Struktur des Buches beschreiben?

Es ist hauptsächlich chronologisch aufgebaut, was die Modelle der Marke angeht und wann sie präsentiert oder auf den Markt gebracht wurden - ergänzt von den Details der Designer und/oder Designhäuser, die an den verschiedenen Modellen beteiligt waren.

In diesem Buch gibt es im Anhang sehr ausführliche Verzeichnisse - konnten Sie darauf nicht verzichten, ist das bei den Lesern heute noch gefragt?

Ja, wir glauben schon. Wenn man ein Buch macht, lohnt es sich, umfassend zu sein und alle Aspekte im Zusammenhang mit dem Thema abzudecken.

Warum haben Sie sich entschieden, das Buch jetzt zu veröffentlichen?

Weil wir den Zeitpunkt für günstig hielten, da Lamborghini den Countach LP800-4 auf den Markt gebracht hat, der anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des ursprünglichen Countach LP500-Konzepts im Jahr 2021 vorgestellt wird.



Wie groß war der Zeitrahmen für dieses komplexe Projekt?  
Weniger als ein Jahr.

Warum gibt es zwei Bände in einem Schuber - hätte nicht ein Band gereicht?  
Wenn die Seitenzahl über 500 liegt, ist es sinnvoll, mehr als einen Band zu haben.

Wie haben Sie die beiden Mitautoren dieses umfassenden Projekts kennen gelernt?  
Branko kenne ich schon eine Weile, da wir schon seit langem dieselben Leidenschaften teilen. Branko schlug Kaare als die andere Person vor, die ebenfalls eine außergewöhnliche Sammlung von Lamborghini-Material besitzt, und er stellte uns beide vor.

Wie war die Zusammenarbeit in diesem internationalen Team von 3 Personen, gab es eine Art Aufgabenteilung?  
Ja, das Schreiben lag hauptsächlich bei mir, ebenso wie die Interviews mit allen fünf Lamborghini-Designern und einigen anderen Persönlichkeiten. Für die Bilder und die Überprüfung der Fakten waren sowohl Branko als auch Kaare verantwortlich. Die Bildunterschriften stammten von den beiden, und einige wenige von mir.

Ist es einfacher, ein Buch mit drei Autoren oder allein zu schreiben?  
Es kommt darauf an, mit wem man zusammenarbeitet, und Branko und Kaare waren zwei der unkompliziertesten und angenehmsten Menschen, mit denen man zusammenarbeiten konnte. Wir haben uns regelmäßig ausgetauscht, und es war ein echtes Vergnügen, mit beiden zusammenzuarbeiten.

Wie haben Sie effizient über nationale Grenzen hinweg kommuniziert?  
Mit WhatsApp, Telefonen, Zoom und E-Mails war es sehr einfach und sehr effizient.

Können Sie uns etwas über den indischen Fotografen erzählen, der einige sehr schöne Bilder zu dem Buch beigesteuert hat?  
Makarand Baokar ist meiner Meinung nach einer der besten Autofotografen, die es heute auf der Welt gibt, und Lamborghini Indien war mehr als kooperativ bei der Organisation der Autos, die er fotografiert hat. Er hatte auch einige Lamborghinis aus der Bertone-Sammlung fotografiert, die sich jetzt bei ASI befindet, und diese Bilder wurden ebenfalls verwendet.

Wie war die Zusammenarbeit mit allen Lamborghini-Designern und Schlüsselpersonen im Zusammenhang mit diesem Buch?

Ausgezeichnet! Alle kamen zu Wort, um über ihre Rolle und ihre Erinnerungen an die Entwicklung der vielen verschiedenen Modelle zu sprechen.

Gibt es ein besonderes Ereignis im Zusammenhang mit den zahlreichen Interviews, von dem Sie uns berichten möchten?  
Das Gespräch mit dem technischen Leiter von Lamborghini in den späten 1980er und 1990er Jahren, Luigi Marmiroli, war eine Offenbarung, denn durch ihn erhielten wir einige erstaunliche Insiderinformationen darüber, wie Lamborghini in jenen Jahren funktionierte.

Welche Überlegungen gab es hinsichtlich der allgemeinen Gestaltung des Buches, was war der Schwerpunkt?  
Wir haben das Design Jodi Ellis überlassen, und sie hat eine bemerkenswerte Arbeit geleistet, indem sie die Stimmung und die Zeitspanne, die das Buch umfasst, visuell überzeugend umgesetzt hat.

Können Sie uns etwas über die Gestaltung des Schubers und des Schutzumschlags erzählen?  
Hier waren auch Branko, Kaare und ich beteiligt, und obwohl viele Ideen diskutiert wurden, war es am Schluss eine Lösung im Konsens. Und wir sind sehr zufrieden mit dem Ergebnis.

Worauf wurde bei der Auswahl der Bilder geachtet?  
Darauf, ob es zum Thema passt und ob es schon einmal verwendet wurde - wir haben uns bemüht, so viele unveröffentlichte Bilder wie möglich zu haben.

Warum wurde das Buch in Europa gedruckt und nicht in China, wo viele Bücher gedruckt werden?  
Um die bestmögliche Qualität zu erreichen.

Wenn Sie dieses Buch mit den anderen Büchern vergleichen, die Sie geschrieben haben, wie unterscheidet sich das Lamborghini-Buch?  
Die Geschwindigkeit, mit der es dank der großartigen Unterstützung von Branko und Kaare fertig wurde.

Wenn Sie das Buch noch einmal schreiben könnten, was würden Sie anders machen?  
Nichts ...

Was ist Ihnen nach dieser intensiven Phase der Auseinandersetzung mit dem Thema Lamborghini aufgefallen, was Ihnen vorher vielleicht nicht bewusst war?  
Eine ganze Menge ... aber dafür sollte man das Buch lesen ... denn vielleicht entdeckt man dann viele neue Informationen ...

## Branko Radovinovic



Der 1966 im australischen Melbourne geborene Branko Radovinovic stieß im Alter von neun Jahren auf eine Panini-Karte mit einem blauen Lamborghini Countach, der wie nichts anderes aussah und eine magische Anziehungskraft auf ihn ausübte. Dies war der Beginn einer lebenslangen Faszination für Automobil-Design im Allgemeinen und für Lamborghini im Besonderen. Durch Fotografieren, Treffen mit wichtigen Personen und Sammeln von Original-Automobilen hat er ein umfangreiches Lamborghini-Archiv aufgebaut. Er schreibt auch für die Lamborghini-Clubmagazine in Deutschland und den USA sowie für verschiedene europäische Automagazine. Brankos Wunsch war es schon immer, seine Leidenschaft für Lamborghini durch Emotionen zu teilen, die vom Auge direkt ins Herz fließen.

## Kaare Byberg



Der 1979 in Stavanger, Norwegen, geborene Kaare (Kåre) Byberg ist von Lamborghini fasziniert, seit er im Alter von zehn Jahren an der örtlichen Tankstelle auf ein Countach-Modell stieß. Seitdem hatte er immer den Wunsch, sich mit allen Dingen zu beschäftigen, die mit Lamborghini zu tun haben. Infolgedessen hat Kaare jede einzelne der offiziellen Broschüren sowie unzählige andere Lamborghini-bezogene Automobilia und Materialien gesammelt. Es überrascht nicht, dass der Countach in seinem automobilen Herzen und Verstand immer noch an erster Stelle steht.