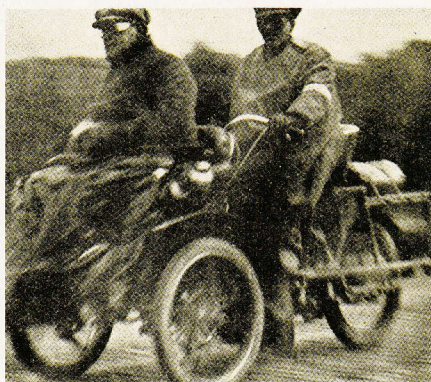


DIE LAGONDA LEGENDE

Zar Nikolaus II. war vor dem Ersten Weltkrieg verrückt nach dem Lagonda. Rußland kaufte die gesamte Produktion des Werkes auf. Die Hautevolee der 20er und 30er Jahre rauschte in Lagondas über die internationalen Prachtboulevards – auch die, die sich den Nobelschlitten eigentlich gar nicht leisten konnten. Jetzt versuchen neue Inhaber dem »König der Luxus-Sportwagen« ein Comeback zu bereiten – Anlaß für LUI, in der 75jährigen Lagonda-Legende zu blättern.

Mit normalen-Auto-Geschichten hat die LAGONDA-Legende wirklich nicht viel zu tun. Das liegt mit Sicherheit vor allem daran, daß der Vater und Erfinder dieser Autos ein reichlich exzentrischer Mensch war, der vor allem eins wollte: bequem und abwechslungsreich mit Glanz und herrlichen Geliebten zu leben. Der sympathische Mann hieß Wilbur Gunn und stammte aus Ohio, USA. Von dort aus machte er sich vor rund achtzig Jahren auf, um in London Opernsänger zu werden – seiner Ansicht nach die einfachste Möglichkeit, seinem Lebensziel näher zu kommen. Doch in die Opernhäuser kam er nie. Wilbur Gunn begann in London erst Dampf-Yachten zu bauen, dann Motorräder und ab 1903 schließlich Autos. Der erste Wagen hieß »Tricar« mit Vornamen sozusagen. Als Familienname für die neue Auto-Rasse war Gunn sein eigener Name zu prosa-

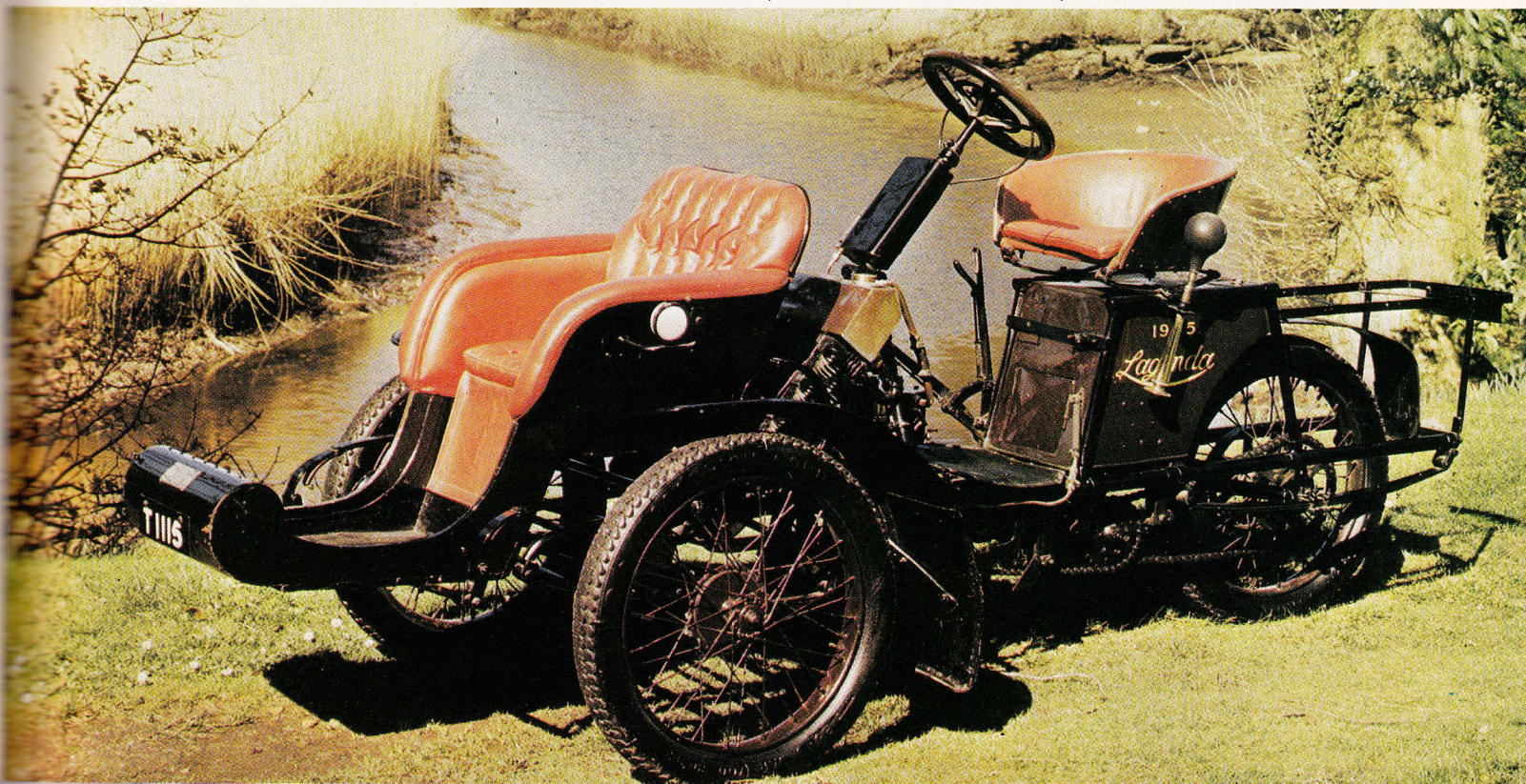
isch. Er erinnerte sich daran, daß der Fluß Buck Creek in seiner amerikanischen Heimat einst von französischen Besitzern »Lagonda« genannt wurde – eine Verballhornung des ursprünglich indianischen Namens. Der »Tricar« kostete 1905 genau 2500 Goldmark – sehr billig, wenn man bedenkt, daß ein



Mercedes damals 40 000 Mark kostete. Oldtimer-Sammler müßten heute für ihn mindestens 50 000 Mark hinlegen, sofern es den »Tricar« überhaupt noch ein zweites Mal zu kaufen gibt.

Das erste »richtige« LAGONDA-Automobil brachte Wilbur Gunn dann 1907 heraus: extravagant in der Form, praktisch in der Ausstattung und für die damalige Zeit voller staunenswerter Feinheiten. Doch statt mit diesem Auto nun logischerweise in seiner Wahlheimat England Karriere zu machen, zog es Gunn nach Rußland. Dort gewann er mit seinem »Wunderauto« einige außerordentlich schwierige Zuverlässigkeitsprüfungen und beeindruckte Zar Nikolaus II. damit derart, daß Rußland bis 1914 die gesamte LAGONDA-Produktion aufkaufen ließ. Alle LAGONDAS, einfach alle – der Grund, warum diese Jahrgänge in Westeuropa kaum bekannt

Die erste LAGONDA-Generation: unten: der »Tricar« von 1905; oben als Fahrer Wilbur Gunn, der Vater aller LAGONDAS



sind. Als der Erste Weltkrieg ausbrach, änderte sich Wilbur Gunn radikal. Er engagierte sich heftig in der Produktion von Kriegsmaterial für Großbritannien, versuchte aber dennoch zukunftsweisende Automobile zu konstruieren. Er überarbeitete sich, ruinierte seine Gesundheit und starb 1920 dann plötzlich.

Doch was Gunn an technischen Ideen hinterließ, genügte, um die LAGONDA-Werke am Leben zu halten. Mitte der 20er Jahre kamen die ersten schnellen Sportwagen der Firma heraus, die in den kommenden Jahren eine dominierende Rolle bei den Rennen von Le Mans spielen sollten. Ihren ersten Sieg holten sie sich 1935. Danach fuhren so legendäre Renn- und Rekordfahrer wie der Earl Howe und Sir Malcolm Campbell privat – und in Rennen auch – LAGONDA. Die Marke hatte nun die internationale Spitze erreicht – aber die Firma war pleite. Denn wie einst Wilbur Gunn hatten seine Nachfolger allein darauf geachtet, Autos von einsamer Qualität zu bauen. Obsich damit auch genug Geld verdienen ließ, schien für sie offenbar nebensächlich. So verdienten sie keines.

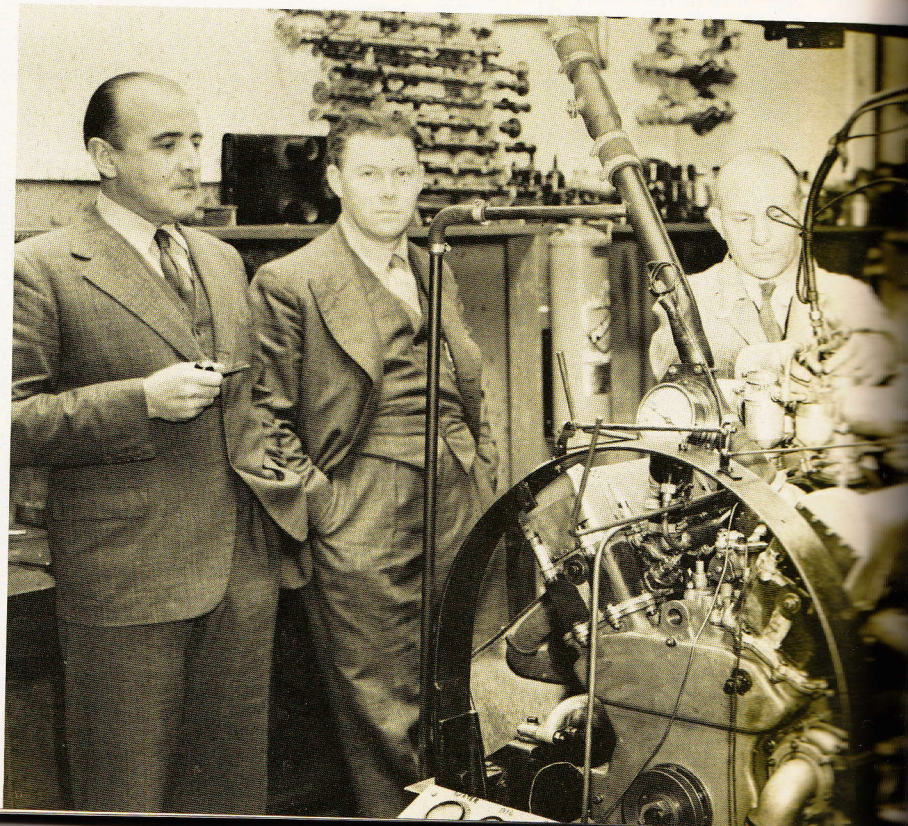
Auch der neue Besitzer hielt Gunn's Geist höher als seine eigene Börse. Er engagierte W. O. Bentley als LAGONDA-Chefkonstrukteur. Bentley hatte mit seiner eigenen Firma genauso wie LAGONDA Bankrott gemacht und vor kurzem in höchster Not an Rolls Royce verkaufen müssen. Dafür haßte er Rolls Royce und schwor, einen LAGONDA zu bauen, der an Schönheit, Perfektion und Leistungsfähigkeit alles bisher Dagewesene übertreffen sollte. Sein Vorhaben gelang 1937 – mit dem 4,5-Liter-V-12-Zylinder, den Kenner noch heute für eines der besten Autos, das je auf den Markt kam, halten. Filmstars von Rang kutschierten in diesem Super-Luxus-Wagen ebenso stolz herum wie der smarte Prinz Bernhard der Niederlande oder der romantische Prinz Nicolai von Rumänien. Das Prachtstück kostete 1938 umgerechnet 25 000 Mark. Für LAGONDA schien endlich ein finanzieller Gewinn in Sicht. Aber da brach der Zweite Weltkrieg aus.

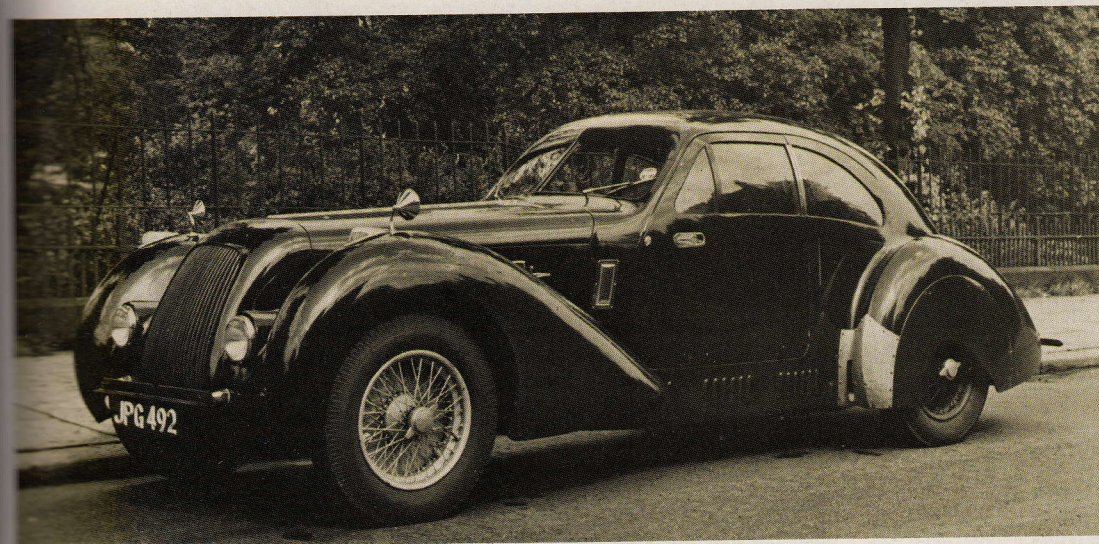
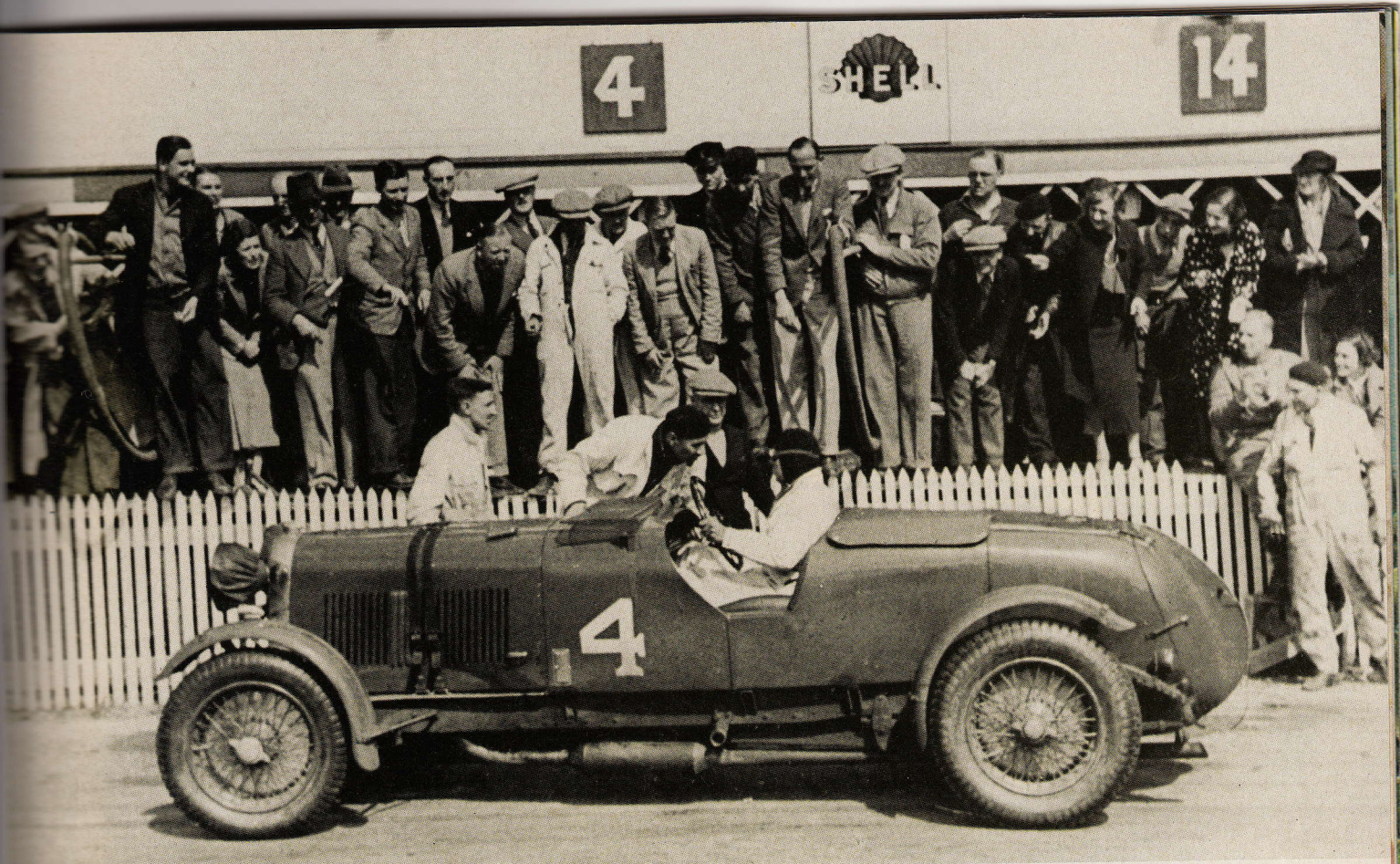
Nach 1945 versuchte W. O. Bentley sich daran zu gewöhnen, kleinere Brötchen zu backen – also marktgerechtere Autos zu bauen. Er wollte das Werk mit einem vergleichsweise äußerst bescheidenen 2,6-Liter- und einem 3-Liter-Modell über Wasser halten. Vergebens. 1948 mußte die Firma kurz vor der Pleite damals verkauft werden.

Diesmal schlug David Brown, Inhaber von »Aston Martin«, zu. Aber ein Erfolg war diese Auto-Ehe nur auf Rennpisten –

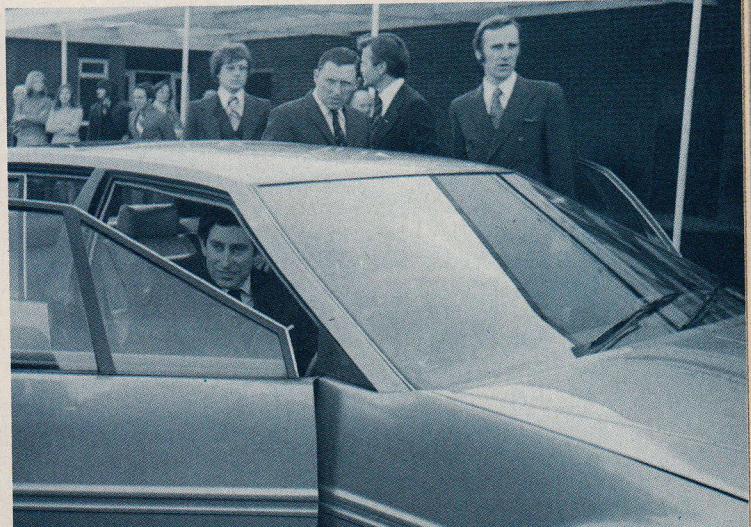


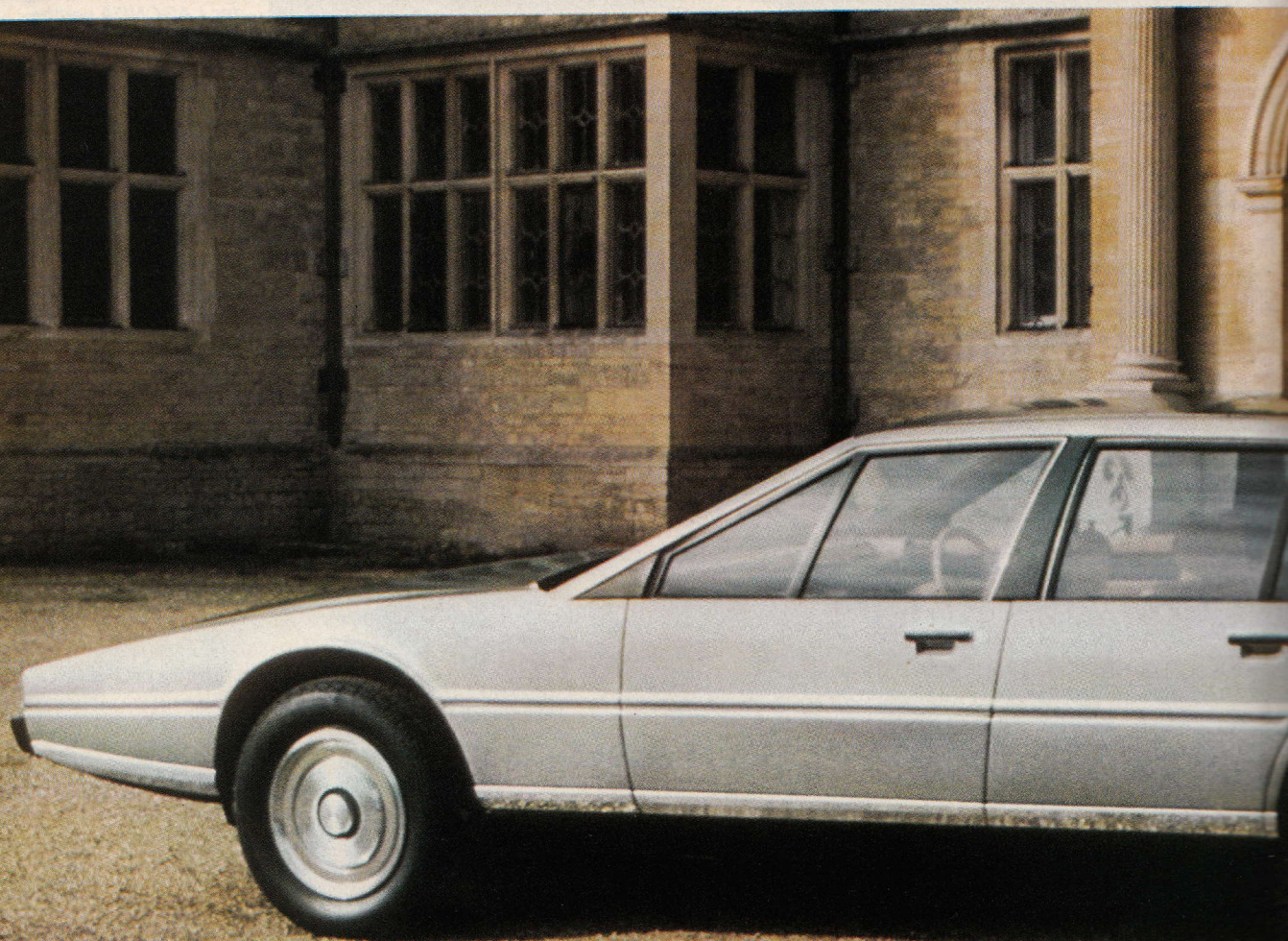
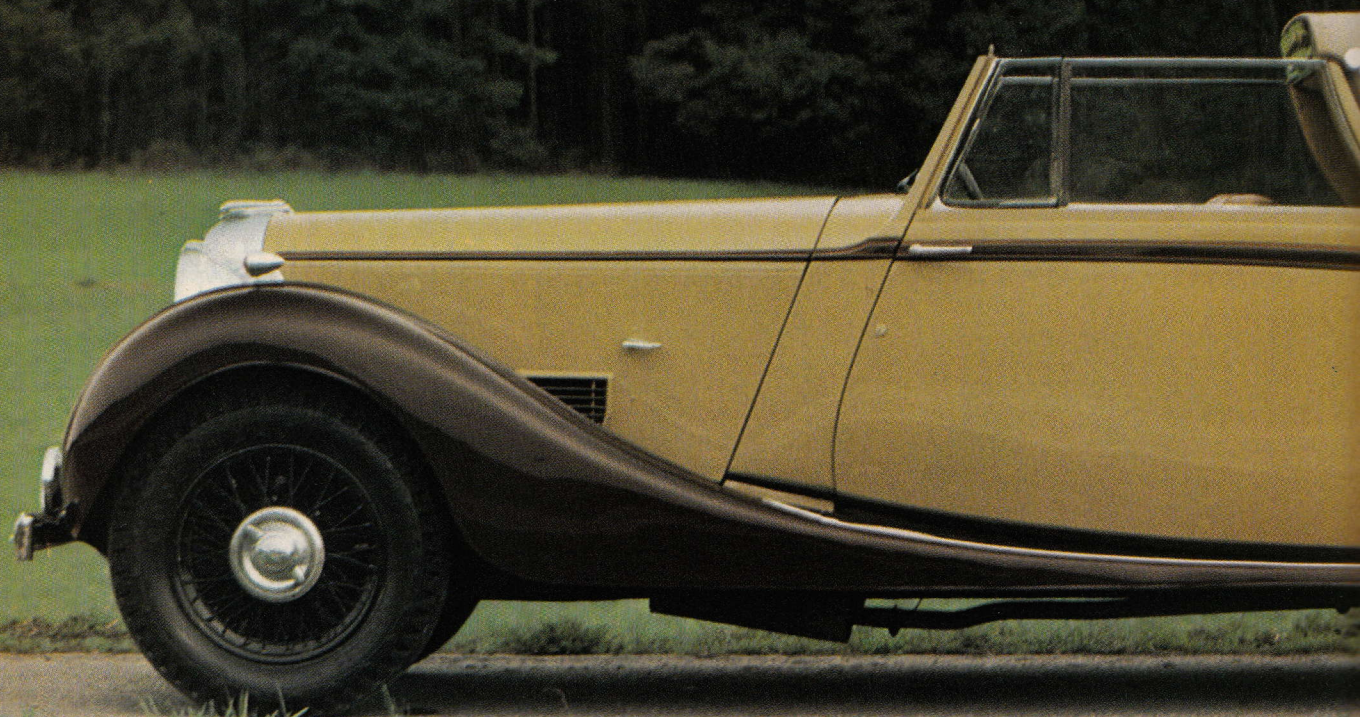
Die Geschichte des LAGONDA (rechts ein »11/6 HP« von 1926) ist gespickt mit Namen von berühmten Besitzern und Konstrukteuren. Die frisch gekrönte Elizabeth II. (oben) fuhr mit ihrem Philip selbstverständlich in einem 6-Zylinder »Drop-head Coupé« spazieren. Auto-Genies wie W. O. Bentley (unten) sorgten dafür, daß der Wagen mit exquisitester Technik ausgestattet war. Doch allem Glanz zum Trotz waren die LAGONDA-Werke immer wieder von Pleiten bedroht. Die Qualität war eben teuer – und zu wenig Käufer hatten Sinn und Geld dafür.

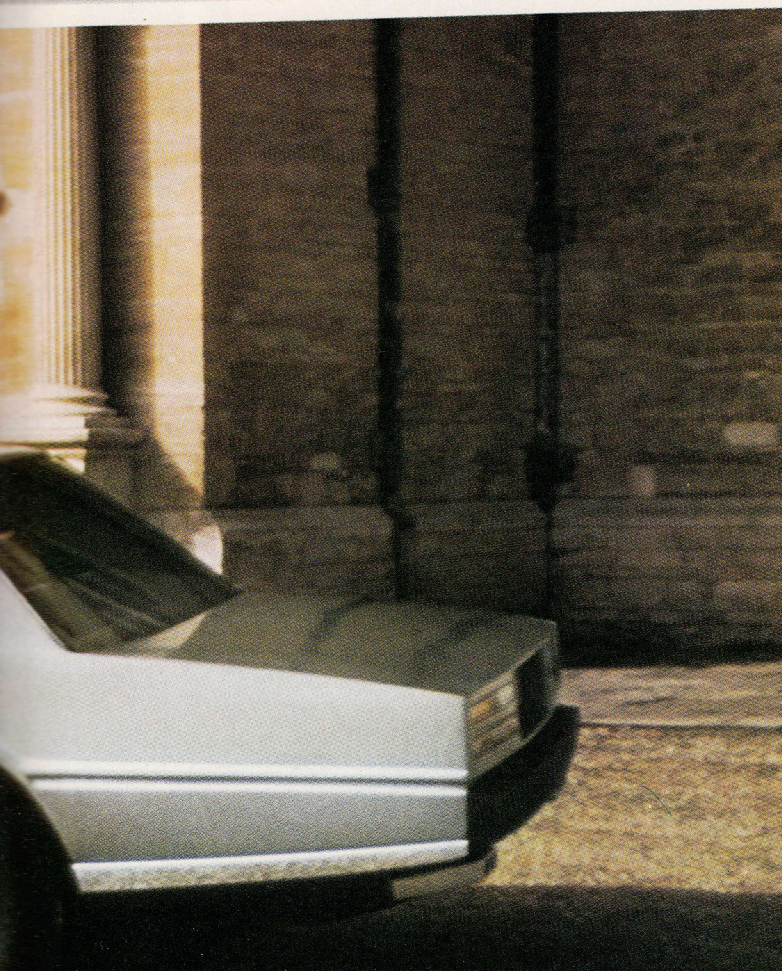
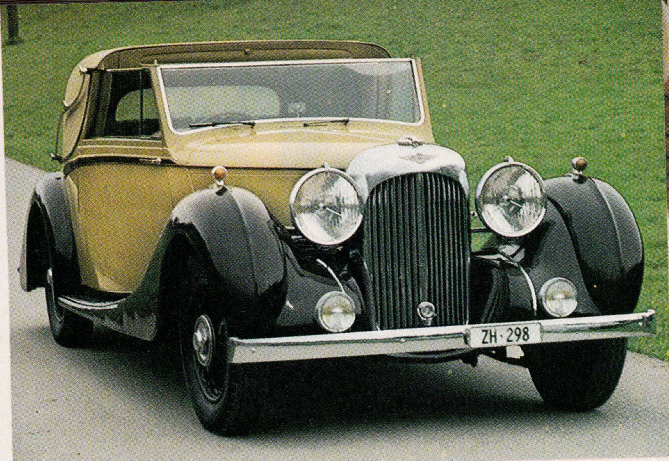
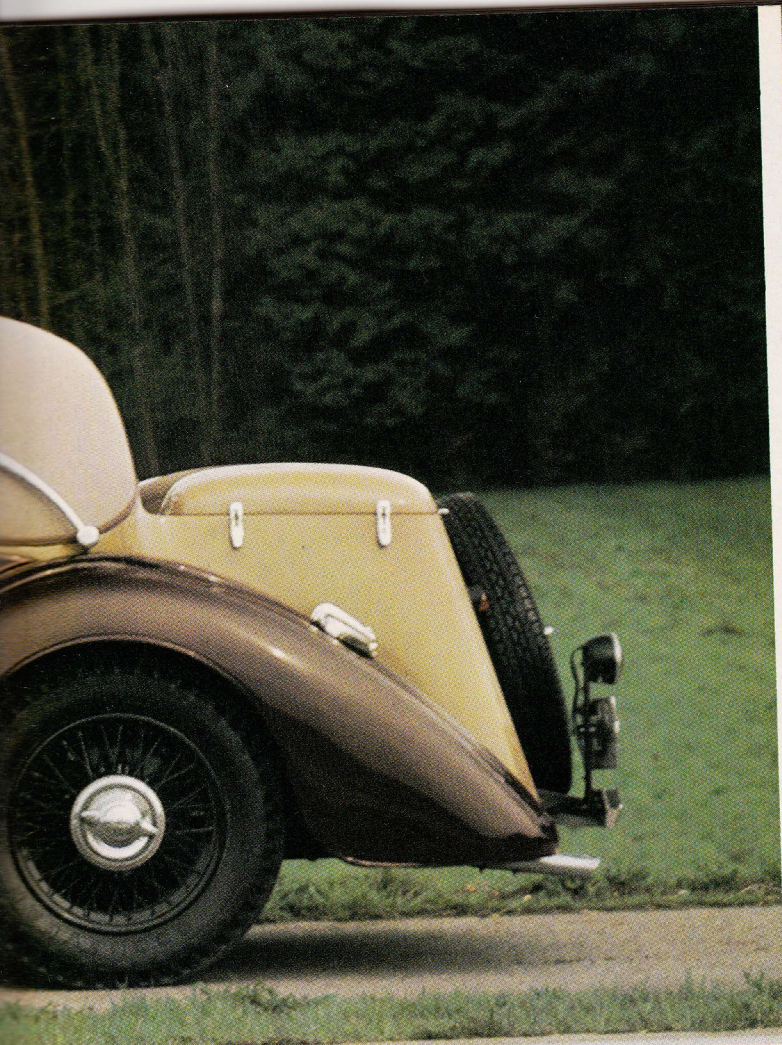




Mit grandiosen Siegen wie dem des »LAGONDA M 45 R« (oben) am 16. Juni 1935 in Le Mans wurde der LAGONDA weltberühmt. Mit einem Karosserie-Design wie dem des »1939er Stromlinien-LAGONDA V 12« (links) wurde die Automarke der Traum einer ganzen Männer-Generation. Daran soll die LAGONDA-Neuschöpfung (unten: Prinz Charles beim testfahren im Februar 1977) direkt anknüpfen – wieder ein Versuch der LAGONDA-Inhaber, mit dem Luxus doch noch zu einer lohnenden Rendite zu kommen.







Fotos u. Quellen: Gerard Rozhek, Roger P. Stowers, National Motor Museum, F. W. McComb, Autocar, The Motor, Hulton Picture Library, »Geliebte alte Automobile« von H. Schrader

Er war einmal der Inbegriff von Eleganz, Komfort und raffinierter Technik: der LAGONDA V-12 »Coupé de ville« (oben und links). Heute gibt es ihn nur noch in wenigen Auto-Museen und als Poster (Bezugsquellennachweis auf Seite 136). Doch einen neuen, großen Autorausgang hoffen die Konstrukteure mit dem »LAGONDA 1977« (links unten) zu ent-fachen: zum Preis von rund 100 000 Mark, mit einem 5,4-Liter-V8-Leichtmetall-motor, mit mindestens 300 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von über 230 Stundenkilometern.

geschäftlich kamen sie nie auf einen grünen Zweig. Und Anfang der siebziger Jahre gab auch David Brown seinen LAGONDA-Traum auf und verkaufte alles.

Die neuen Herren sind Nordamerikaner: ein Kanadier und ein US-Computer-Millionär. Bis 1976 schafften sie es, den Prototyp des neuen, großen LAGONDA in England zu fertigen, in dem Fachzeitschriften jetzt einen »Traumwagen« bejubeln, »neben dem ein Mercedes oder ein Rolls Royce wie Autobusse aussehen«.

Motor, Chassis und Karosserie des schnittigen Super-Sportwagens sind – so das Werk – »beste britische Handarbeit« wie einst beim 1937er LAGONDA. Die Eingeweide aber sind supra-modern: Das »Cockpit« erinnerte Fachleute wie F. W. McComb »eher an ein Weltraumfahrzeug als an ein Automobil«. Die Technik des Wagens ist voll »computerized« – und keiner wagt zu fragen, welche Auto-werkstatt damit wohl zu Rande kommen wird. Wer sich das Auto leisten kann, dem macht es wahrscheinlich keine Schwierigkeiten, es bei eventuellen Reparaturen ins Werk nach Newport Pagnell in England einzuschicken. 100 000 Mark soll der neueste LAGONDA-Autotraum kosten. Ende 1977 sollen die ersten Serien-Modelle aus dem Werk rollen. Sie sind bereits vergriffen. Unter den ersten Anwärtern sollen Prinz Charles und der Schah von Persien sein. Wer sich heute für den LAGONDA 1977 entscheidet, wird mindestens bis 1979 warten müssen, ehe er bedient werden kann.

Friedel Schnitzler