

CLASSIC DRIVER

Der De Tomaso Mangusta war ein Supercar mit Tücken

Lead

Selten, exotisch und absolut furchteinflößend! Diese Erinnerung an den De Tomaso Mangusta hätte sich im Windschatten des berühmteren Pantera eigentlich in Luft auflösen müssen. Aber für Puristen und Connaisseurs gilt dieses erste Supercar aus der Schmiede von De Tomaso als das einzig Wahre.

Wenn's mal nicht gleich auf Antrieb klappt...



Seine Wurzeln hat der Mangusta im bescheidenen Vallenga, einem Sportwagen mit Vierzylinder-Mittelmotor, den Alejandro de Tomaso 1963 vorstellte. Obwohl seine Schöpfung erfolglos blieb, ließ sich De Tomaso nicht beirren. Er setzte weiter auf das Mittelmotorkonzept mit Zentralrohrrahmen; beim zweiten Anlauf baute er dafür einen brachialen V8 von Ford ein. Die atemberaubenden Proportionen der Karosserie stammten von keinem geringeren als Giorgetto Giugiaro, der sie für Ghia entworfen hatte (De Tomaso war gerade Präsident des Unternehmens geworden). Man taufte das kühne Coupé selbstbewusst auf den Namen Mangusta - so heißt auf Italienisch der Mungo, der sich bekanntlich selbst vor einer Kobra nicht fürchtet.

Das Hauptproblem des Mangusta war sein wenig steifes Chassis, das bei einer Gewichtsverteilung von 32:68 zu berüchtigt tückischem Handling führte. Wer allerdings ein vernünftig eingestelltes Exemplar ohne nachträgliche technische Eingriffe findet, kommt voll auf seine Kosten (man sollte allerdings das Fahrverhalten nicht zu sehr auf die Probe stellen). Nicht überraschend ist auch dieser Italiener rostanfällig und beim niedrigen, beengten Cockpit dürften sich auch die Geister scheiden. Aber absehen von diesen Eigenheiten, gibt es wohl kaum einen Sportwagen, der so sehr das Autoquartett spielende Kind zu neuem Leben erweckt. Allein das geteilte Heckdesign, das wie eine Muschel den Mittelmotor verschließt.

Überlebenskünstler



Anders als bei vielen anderen Supersportwagen der Epoche, forderten die strengen US-Behörden von diesem De Tomaso keinen zusätzlichen Aufprallschutz, weswegen dieser Inbegriff für Formensprache der Seventies weltweit intakt erhalten blieb. Zwischen 1967 und 1972 wurden rund 400 Mangustas gebaut; eines der 250 Exemplare, die heute noch unterwegs sind, zu sichten, ist folglich ein ganz besonderes Erlebnis. Wie bei allen Klassikern mit hohem Sammlerwert zählt auch hier die genaue Dokumentation der Provenienz. Bei diesem begehrtesten [Mangusta](#), der am 4. Februar 2015 bei [RM Auctions in Paris](#) einen neuen Besitzer sucht, sind Motor, Lackierung, Embleme und Sitzpolster original. Und noch ein Grund, weshalb man gerade diesen Supersportwagen aus dem italienischen Atelier haben muss: Bei jedem einschlägigen Event könnte man den Panteras glatt die Schau stehlen.

Fotos: RM Auctions

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/der-de-tomaso-mangusta-war-ein-supercar-mit-tucken>
© Classic Driver. All rights reserved.