

CLASSIC DRIVER

Herzhaft driften mit Eugenio Amos im brandneuen Safarista

Lead

Nachdem wir als offizieller Medienpartner über die Enthüllung des neuesten Restomods von Automobili Amos berichtet hatten, trafen wir uns mit Eugenio Amos und Carlo Borromeo zum ersten Shakedown des Autos. Um mehr über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des italienischen Unternehmens zu erfahren.



Am vergangenen Donnerstag enthüllte Automobili Amos im Rahmen eines feinen kleinen Events am Hauptsitz von Girardo & Co. in Oxfordshire sein neuestes Restomod-Meisterwerk: [den rallye-inspirierten Safarista](#). Als offizieller Medienpartner der Präsentation war Classic Driver anwesend, um die neueste ganz mit Karbonfaser verkleidete Kreation der italienischen Firma zu begrüßen. Umgeben von einer Reihe legendärer Lancia und dem wunderschönen Futurista No. 15 in der Farbe Viola Josephine.





Nach einem Abend mit großartigen Gesprächen und noch besserem Essen, der in einer ohrenbetäubenden ersten Inbetriebnahme des Safarista gipfelte, trafen wir am nächsten Morgen die Crew von Automobili Amos in der Silverstone Rally School wieder. Wo Eugenio Amos das Auto zum ersten Mal auf britischem Boden einem gründlichen Shakedown unterziehen wollte. Nachdem wir vom Beifahrersitz aus eine adrenalingeladene Demonstration der respektablen Geländefähigkeiten des Safarista erleben durften, setzten wir uns mit Eugenio und dem Konstrukteur des Fahrzeugs, Carlo Borromeo, zusammen, um über ihr neues Baby und den Erfolg zu sprechen, den die Marke in dem halben Jahrzehnt [seit unserem ersten Besuch in Eugenio's Weltklasse-Männerhöhle](#) verzeichnen konnte.



Eugenio, als Du das erste Mal vor fünf Jahren mit Classic Driver gesprochen hast, konntest Du Dir da vorstellen, heute den Safarista zu enthüllen?

Eugenio: Nun, ehrlich gesagt Nein! Es hat sich alles langsam, aber gleichzeitig auch sehr schnell entwickelt. Über die Auslieferungen der letzten Modelle des Futurista haben wir fast die Entwicklung des neuen Wagens vergessen. Spaß beiseite, wir sind sehr glücklich. Wir haben die ersten 20 Autos ausgeliefert und entwickeln nun die neue „Fun-to-drive“-Version, kaum zu glauben.

Carlo: Das Schöne ist, dass sich die Firma von Anfang an selbst finanziert hat. Das ist ziemlich erstaunlich, sind doch kleine Unternehmen oft auf externe Investoren angewiesen, um dann auf Basis eines Versprechens auf etwas, das eines Tage eintreten könnte, zu wachsen. Da ist es großartig, dass wir unser Versprechen einhalten konnten.





Was würdet Ihr in diesem Zusammenhang zu all den anderen Start-ups da draußen sagen? Was braucht es, um im Jahr 2023 ein erfolgreicher Automobilhersteller zu sein?

Eugenio: Zwei Wörter: Viel Glück!

Carlo: Wir erleben gerade einen Moment des großen Wandels, und wenn es viele Veränderungen gibt, schafft das auch Möglichkeiten. Vor 20 Jahren wären die Leute zu Pininfarina gegangen, um ein neues Auto zu entwerfen, nicht jedoch zu Borromeo & de Silva. Jetzt ist das Establishment so gut wie verschwunden, also gibt es eine Öffnung für neue Impulse und frisches Blut.



Was waren die größten Herausforderungen beim Bau der Futurista, und wie hat sich das auf den Ansatz für den Safarista ausgewirkt?

Eugenio: Der schwierigste Aspekt war der technische Part, sprich: der Bau standfester Fahrzeuge. Wir haben keinen After-Sales-Service und unsere Autos stehen überall auf der Welt: Ost- und Westküste USA, Vereinigte Arabische Emirate, USA, Japan und einige in Europa. Ohne eine solide, zuverlässige Plattform wäre das alles nicht möglich gewesen.





Bitte erzählt uns doch ein wenig mehr über die Philosophie hinter dem Safarista?

Eugenio: Als der Delta damals in der WRC fuhr, wurde er nach Gruppe-A-Spezifikation aufgebaut. Der Safarista folgt dem modernen R5-Reglement, basiert aber auf einem Gruppe-A-Auto. Mit einer Reiger-Aufhängung und einem 3MO-Differential und -Getriebe, alles aus dem Rallycross. Das Auto hat fast 400 PS, also viel mehr als ein R5-Auto, daher das stärkere Differential und Getriebe, um die Leistung zuverlässig auf die Fahrbahn zu bringen. Außerdem haben wir eine hydraulische Handbremse, die das hintere Differential öffnet, wodurch sich das Auto sehr leicht um sich selbst drehen und driften kann.



Während der heißen Runden auf dem Beifahrersitz ist uns nicht verborgen geblieben, dass sich das Auto nahezu auf der Stelle drehen kann!

Ich weiß, was ich hinter dem Lenkrad tue, aber ich bin mir sicher, dass Sie es auch schaffen würden, denn es ist sehr intuitiv. Das Coole am Safarista ist, dass er genug Leistung hat, um Spaß zu haben, und man kann diese Leistung zu 100 Prozent nutzen. Ich selbst fahre zum Beispiel einen M4 Competition mit rund 500 PS. Sogar ich empfinde das im öffentlichen Straßenverkehr manchmal als zu viel, man kann da nicht Vollgas geben. Die Idee hinter dem Safarista war, dass man – ohne Angst zu haben oder sich womöglich umzubringen – auf den lokalen Nebenstraßen zwischen Zuhause und der Arbeit oder auf dem Weg zum Kindergarten mit seinen Kindern Spaß haben kann.

Carlo: Mit nur einem Kind.

Eugenio: Ja, nur eines!



Eugenio, haben Deine Renn und Rallyeerfahrungen den Safaristabeeinflusst? Liegt die Zukunft von Automobili Amos in Rennwagen?

Eugenio: Der Motorsport ist meine größte Passion. Das ist es, was ich liebe, und tatsächlich sind viele Erkenntnisse aus meiner Karriere in den Safarista eingeflossen. Ich habe versucht ,ihm einen sehr einfachen und Vertrauen einflößenden Charakter mitzugeben. Wir hätten ihn leicht sehr viel extremer auslegen können, in punkto Handling und Interaktion mit der Hardware, aber das war nicht das Ziel. Es genügt, durch ein paar Gänge zu schalten und die Handbremse zu ziehen, und schon hat man ein breites Grinsen im Gesicht.

Mit einem Safarista kauft man das komplette Erlebnis. Ein Teil des Projekts ist es, private Veranstaltungen und Rallyes zu beschicken – sei es auf Eis oder als Nebenschauplatz einer größeren Veranstaltung wie der Rallye Monte Carlo. Bei denen wir den Besitzern nach dem Hauptevent einen Platz anbieten würden, ohne dass es zu wettbewerbsintensiv wird. Keine Rundstreckenrennen, sondern mit dem Fokus auf Rallye-Etappen.



Carlo, wurde das Design des Safarista von ikonischen Lancia der Vergangenheit inspiriert?

Carlo: Wir hatten immer die Idee im Hinterkopf, dass wir eines Tages eine Variante des Autos bauen wollten, die näher an dem lag, was Eugenio wirklich motiviert, denn er ist in erster Linie ein Rallyefahrer. Das war immer das Ziel, und wir verliebten uns in den Delta, der in der WRC antrat. Wir hatten insofern Glück, weil wir die EVO I und II als Inspiration für den Futurista hatten. All diese unglaublich coolen Lancia-Rallyeautos aus dieser Zeit, auf denen wir unsere Ideen aufbauen konnten.

Was waren die wichtigsten Änderungen am Safarista?

Carlo: Wir wollten das Auto robuster machen und so viel Material wie möglich von der unteren Hälfte der Karosserie entfernen. Damit es leichter zu fahren ist und auch optisch stimmiger wirkt. Vor allem die dünne Stoßstange am Heck ist ein typisches Lancia-Design aus dieser Zeit. Wir haben also die gesamte untere Hälfte des Autos neu gestaltet. Im Moment sehen Sie das Auto auf unbefestigtem Untergrund, aber wir wollten das Auto auch auf Schnee einsetzen können, also haben wir den Spoiler so gestaltet, dass er gleichzeitig als Skiträger dient. Aus diesem Grund - und das ist ein kleines Osterei - haben wir auch das Honigdachs-Emblem auf dem Vorderkotflügel verändert, der Dachs trägt nun eine kleine Irokesenfrisur und ein dickeres Winterfell.

Der erste Futurista war berühmt war berühmt für den „Levati“-Scheinwerferknopf, und wir haben „LAAVAMI!“ (Wasch mich!) auf den Safarista geschrieben, als Anspielung auf unsere Kindheit in Italien.

Eugenio: Wir hätten das auf den Schalter der Scheibenwaschanlage schreiben sollen!



Glaubt Ihr, dass die Restomod-Bewegung ihr augenblickliches Momentum beibehalten wird?

Eugenio: Es gibt definitiv eine große Nachfrage nach diesem Projekt, aber irgendwie habe ich den Eindruck, dass die Leute es zum Teil zu sehr versuchen. Ich denke, jeder ist willkommen, aber meiner Meinung nach muss man diese Projekte mit Respekt und Kultur angehen. Es gibt mit Sicherheit viele gute Projekte, auch bei Autos, die keine Restomods sind. Nehmen Sie nur den 911K von Richard Tuthill: Das ist ein erstaunliches Auto, und ich würde sagen, dass die Leute begierig nach modifizierten Autos und Restomods suchen, weil die zeitgenössischen Autos, Verzeihung, Schrott sind.

Das hieße: So lange moderne Autos weiterhin immer steriler werden, wird es einen Markt für Restomods geben?

Carlo: Ich denke, das hängt auch mit dem zusammen, was wir vorhin gesagt haben. Dass dies ein Moment großer Veränderungen ist. Wenn sich Dinge schnell ändern, werden die Menschen etwas konservativer und fangen an, zurückzublicken. Den Motorsport und die analogen Autos, die ein gewisses Maß an Können erfordern, um sie schnell zu fahren, umweht eine starke Prise Romantik. Wenn ich mich für einen Moment von Automobili Amos als Designstudio trenne und in die Zukunft schaue, muss ich aber feststellen: Okay, wir haben jetzt eine Menge Restomods gemacht und wir sehen diese große Welle von Projekten auf uns zukommen. Aber ich bin sicher, dass wir irgendwann genug davon haben werden. Es ist ein Moment, er wird enden, aber für den Moment sollten wir die Qualität aufrechterhalten!





Eugenio, Du hast mit Deinem 997 GT2 RS das Projekt „Make Green Great Again“ angestoßen. Ist diese Bewegung nun abgeschlossen und falls ja, was ist das nächste große Ding?

Eugenio: Nein, ich werde meine Autos weiter grün lackieren! Ob es den Leuten gefällt oder nicht, ich mag es trotzdem. Wenn ich mich für eine Farbe für den Safarista entscheiden müsste, würde ich ihn in pastellfarbenem Off-White und vielleicht mit einer grünen Schönheitslinie lackieren, aber Rallyeautos müssen weiß sein, zumindest für mich.



Gibt es etwas, das Euch nach der erfolgreichen Gründung eines Automobilunternehmens und dem Bau von zwei fantastischen Restomods immer noch reizt? Was ist der nächste Schritt für Automobili Amos?

Eugenio: Mein Wunsch wäre es, mich langsam von den Straßenfahrzeugen zu verabschieden und in den Motorsport einzusteigen, und der Safarista ist das erste Projekt in dieser Richtung. Ich denke, unsere Zukunft liegt im Motorsport und in der Durchführung von Motorsport-Events rund um unsere Autos.

Carlo: Ich glaube, dass es auf dem Markt einen großen Bedarf an Veranstaltungen gibt, die für unsere Generation gemacht sind. Neuere Veranstaltungsformate, die die OEMs der Öffentlichkeit nicht in sinnvoller Weise anbieten können.



Ihr habt Lancia erfolgreich zu neuem Glanz verholfen, gibt es noch andere Marken, die Ihr wiederbeleben wollt?

Eugenio: Es gibt mehr Ideen als Geld, um sie umzusetzen! Das ist immer das Problem. Es gibt ein Auto, das mit dem Safari-Auto von Richard Tuthill konkurrieren könnte. Es ist eine italienische Kultmarke, und wir arbeiten gerade daran. Wir haben zwei Jahre Zeit, um bis zur East African Safari Classic Rallye 2025 fertig zu sein. Was halten Sie außerdem von einem RS4 der nächsten Generation nach dem Vorbild des von Porsche gebauten RS2? Mit einem 992 Turbo S-Antriebsstrang, Motor, Getriebe und Bremsen?

Eugenio: Es wäre eine Zusammenarbeit zwischen Automobili Amos und RUF, was hielten Sie davon? Das wäre der ultimative Kombi, vergessen Sie Alpina, vergessen Sie den RS6!

Fotos von Tom Shaxson

Galerie

