

CLASSIC DRIVER

Das waren die Höhepunkte des Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2017

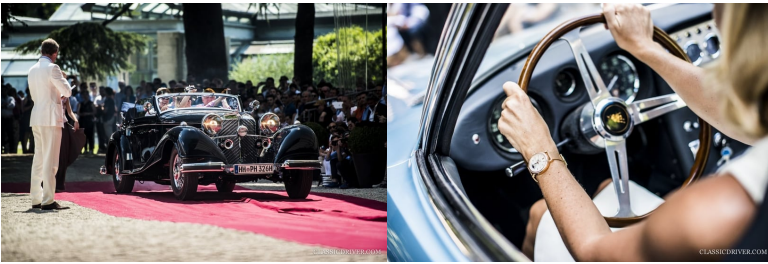
Lead
Einmal im Jahr defilieren die schönsten und elegantesten Automobilklassiker über die Terrasse des Grand Hotels Villa d'Este am Comer See. Wir verraten Ihnen die exzentrischsten Geschichten, exaltiertsten Details und glamourösesten Gewinner des vergangenen Wochenendes.



Sinnliche Karosseriekurven glitzern in der Sonne, auf den Wellen schaukeln die Rivas, solvente Herren in Leinenanzügen und elegante Damen in leichten Sommerkleidern promenieren über das herrschaftliche Anwesen – der Concorso d'Eleganza ist vor allem ein Fest für die Augen. Und doch muss man, um in den vollen Genuß zu kommen, auch zuhören und mit den Besitzern und Restauratoren sprechen, um mehr über die mitunter unglaublichen Biografien der Automobile im Wettbewerb zu erfahren. Denn trotz aller „Bellazza“ sind es vor allem die exzentrischen Geschichten und exaltierten Details, die einem nach dem Concorso-Wochenende auch dann noch im Kopf herumschwirren, wenn man die „Bubble of Elegance“ längst wieder verlassen hat.

Die großen Geschichten





Da ist etwa das Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A von 1938: Einst im Besitz eines Berliner Verlegers, wurde es nach dem Krieg in einer ukrainischen Scheune versteckt und erst Anfang der 1960er Jahre von einem Amerikaner wiederentdeckt. Der prägnante rote Lamborghini Miura mit den grünen Streifen gehörte derweil dem Sohn des Sherlock-Holmes-Erfinders Arthur Conan Doyle – ein Playboy, der sich nach Kräften bemühte, das Vermögen seines Vaters mit schnellen Autos und ähnlich kostspieligen Belustigungen zu pulverisieren. Ungewöhnlichen Geschmack hatte auch Dean Martin, der sich seinen Ghia L 6.4 gleich mit passendem Revolverhalter unter dem Fahrersitz ausstatten ließ.



Schön ist es freilich besonders, wenn ungewöhnliche Automobilhistorien bis heute fortgesetzt werden: Jonathan Segal, Architekt aus San Diego und Besitzer des Maserati A6G/2000 Gran Sport aus der [sagenhaften Baillon Collection](#), hat mit dem unrestaurierten Klassiker seit dem [Kauf im Jahr 2015](#) bereits 3000 Kilometer zurückgelegt – trotz blätterndem Lack und bröckelndem Leder. Wir mögen uns nur zu gerne vorstellen, wie er seinen millionenschweren „Shabbyrati“ am Wochenende zum Supermarkt pilotiert. Der sorglose Umgang mit wertvollen Automobilen scheint den Amerikanern im Naturell zu liegen – auch Brendan M. Finn, Besitzer einer äußerst seltenen und eleganten Siebenliter-Cobra, berichtete freimütig, mit seinem Roadster im Anschluss an den Concorso auf große Italtour zu gehen.

Faszinierende Formen



CLASSICDRIVER.COM



Übrigens sind es beim Concorso d'Eleganza nicht immer die grazilsten Formen, denen die größte Aufmerksamkeit gebührt. Liebling aller Instagrammer und iPhone-Amateurreporter – mittlerweile gefühlte 95 Prozent aller Gäste – ist [der Abarth 1000 Bialbero Record](#), ein windschnittiges Schnabeltier aus dem Jahr 1960, der zu seiner Zeit beeindruckende Geschwindigkeitsrekorde aufstellte. Ein etwas zivilisiertere, aber ebenfalls faszinierender Vertreter des ästhetischen Aufbruchsgesistes der Nachkriegszeit ist der bei Ghia entworfene Fiat 8V Supersonic von 1953, der als eine der seltensten und attraktivsten Spielarten des europäischen Jet-Age-Designs fast schon zur Pflichtbesetzung des Concorso gehört. Ein Neuling am Comer See ist derweil der Tatra 77 von 1934, der nicht nur für seine aerodynamische Form, sondern auch aufgrund seines luftgekühlten V8-Heckmotors zu den großen Avantgardisten der Automobilgeschichte zählt.



CLASSICDRIVER.COM



Für eine schnelle Spritztour durch die engen Gassen des Tessins würde man aber lieber einen der kleinen italienischen Flitzer der Nachkriegsjahre entführen. Vor allem der von Pietro Frua entworfene Fiat 1100 mit seiner etwas seltsam anmutenden Heckflosse und der Osca MT4 – leicht zu erkennen an seiner offenen Karosserieflanke – haben es uns angetan. Wobei Letzterer mit den Gebrüder Maserati, der Familie Orsi, Alfredo Vignale und Giovanni Michelotti gleich vier der großen Namen des italienischen Automobilbaus im Stammbuch

stehen hat.

Die kleinen Details



Wie immer lohnt es sich beim Concorso d'Eleganza, etwas genauer hinzusehen und die zahlreichen Extras und Sonderausstattungen zu bewundern, die viel über das Stilgefühl und die Statussymbole ihrer Zeit verraten. Da ist etwa der fast schon unscheinbare Ferrari 250 Europa GT Speciale – ein sündhaft teures Einzelstück, das für seinen römischen Erstbesitzer eigens mit Heckscheibenwischern ausgestattet wurde. Allzu große Freude scheint der Herr mit dem passenden Familiennamen Ferrario jedoch nicht an seinem wetterfesten Spezialsportwagen gehabt zu haben: er verkaufte ihn schon nach anderthalb Jahren für weniger als 30 Prozent des Neupreises.



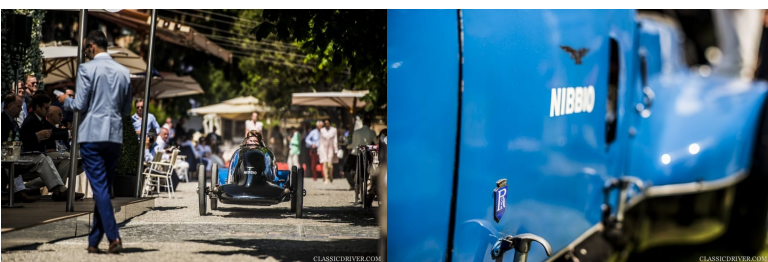
Auffälliger ist da schon der Ferrari 365 GT/4 BB, der das Werk in Maranello 1976 als einziges Exemplar der Serie im giftigen Farbton „Verde Germoglio“ verließ und von André Herklotz, Ferrari-Spezialist und Schwiegersohn des Erstbesitzers, mit großer Liebe zum Detail sieben Jahre lang nach Feierabend restauriert wurde. Als früher Vorläufer des modernen Mattlook-Trends kann dagegen der ab Werk in silbergrauen Seidenglanz-Sonderlack getauchte und einem türkisfarbenen Lederinterieur ausgestattete Mercedes-Benz 300 SL gelten. Auftraggeber des extravaganten Automobils war der Saarländische Wirtschaftswunder-Fabrikant Dr. Kurt Schneider – der sich der Öffentlichkeit übrigens gerne in Begleitung eines zahmen Gepards präsentierte.

In 80 Tagen um die Welt



Passend zum diesjährigen, von Jules Verne entlehnten Motto des Concorso d'Eleganza stehen auf dem Kies der Villa Este auch einige ausgewiesene Rekordjäger und Geschwindigkeitsveteranen. Mit Malcolm Campbell und dem „Bentley Boy“ Jack Dunfee hat der Ballot 3/8 LC von 1920 gleich zwei großen Rasenden der Automobilgeschichte als Streitwagen gedient. Etwas fragwürdig erscheint uns allerdings die nachträglich aufgetragene Patina. Als Archetyp des italienischen Rennwagens könnte dafür der leuchtend rote Maserati 300 S seinen Weg ins Automobillexikon finden. Pilotiert wurde der 1958 bei Fantuzzi karosserierte Zweisitzer übrigens von niemand Geringerem als Sir Stirling Moss. Und um den Titel des begehrtesten Ferrari-Rennpferdchens dürfen sich zwei äußerst unterschiedliche Boliden streiten – ein goldfarbener Ferrari 250 GT Berlinetta SWB Competizione mit Tour-de-France-Erfolgen und ein Ferrari 365 GTB/4 Competizione mit Le-Mans-Historie.

Die glänzenden Gewinner



Und was wäre der schönste aller Schönheitswettbewerbe ohne eine echte Überraschung: Über den Publikumspreis, die Coppa d'Oro Villa

d'Este, darf sich in diesem Jahr der gerade einmal 27 Jahre alte Federico Götttsche Bebert aus Italien freuen. Das von seinem Großvater Giovanni Lurani Cernuschi konstruierten Rekordwägelchen namens Nibbio könnte mit dem markerschütternden Kreischen seines Moto-Guzzi-V2 sogar das ein oder andere Champagnerglas zum Springen gebracht haben. Dass der kniehohe Sprinter mit 0,5 Litern Hubraum tatsächlich mehr als 160 km/h erreichte, mag man sich angesichts der filigranen Erscheinung besser nicht vorstellen.



Und auch die von allen Teilnehmern so begehrte „Best of Show“-Trophäe – und [die Siegeruhr](#) des offiziellen Zeitnehmers A. Lange & Söhne – bleibt in Italien: [Die Jury einigte sich auf den Missing Link zwischen Bertones legendären „Batmobiles“ und dem Alfa Romeo Giulietta SS](#). Und was könnte es für den vom Großmeister Franco Scaglione entworfenen und 1957 gebauten Prototyp für ein besseres Geschenk zum 60. Geburtstag geben als die Trofeo BMW Group? Neben Giovanna Scaglione – der Tochter des legendären Designers, die das Unikat stolz präsentierte – gibt es jedoch noch einen weiteren Gewinner: Stammt der Alfa doch aus den heiligen Hallen des [Supersammlers Corrado Lopresto](#), der den „Auto-Oscar“ für seine konservatorischen Verdienste an der italienischen Automobilkultur schon lange Zeit verdient hatte.

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2017

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/das-waren-die-hoehpunkte-des-concorso-deleganza-villa-deste-2017>
© Classic Driver. All rights reserved.