CLASSIC DRIVER

Unsere Favoriten beim Concorso d’Eleganza Villa d’Este 2016

Lead
Mit neuen Klassen und überraschenden Automobilen haben die Organisatoren des Concorso d’Eleganza Villa d’Este den ehrwürdigen Schönheitswettbewerb in diesem Jahr kräftig modernisiert. Ist die Verjüngung geglückt?

Weihnachten, Silvester, Concorso d’Eleganza Villa d’Este – für mich zählt die große Automobil-Gartenparty am Comer See zu den unverschiebbaren Höhepunkten des Jahres. Wenn wieder einmal die Sonne auf den Wellen glitzert und man bereits vom Boot aus die weiß livrierten Kellner beobachten kann, die auf der Terrasse des Grand Hotels geschäftig umhereilen, dann bin ich in meinem Element. Die Villa d’Este ist ein magischer Ort – und am Concours-Samstag ist sie so etwas wie das automobile Paradies auf Erden. Dann kommen im Park wieder die schönsten und elegantesten Karrosserien aus der Geschichte des Automobilbaus zusammen, um von Publikum und Jury bewundert und bewertet zu werden. 51 außergewöhnliche Klassiker waren es in diesem Jahr – und wie immer gab es große Ikonen und kleine Skurrilitäten zu entdecken.

Rund um die große Platane, die seit vergangenem Jahr leider ihre Krone verloren hat, kann man wie immer die Vorkriegs-Klassiker bewundern. Da ist etwa ein wunderbares babyblaues Bentley 4 ¼ Litre Drophead Coupé von 1934, das wie geschaffen wirkt für diesen Ort, oder ein offener Tourer der fast vergessenen Marke Squire von 1935, die einst gegen Alfa Romeo und Bugatti antrat und von der nur sechs Automobile bis heute überlebt haben. Ein echtes Vorkriegs-Supercar ist derweil der Aston Martin International, dessen Bertelli-Karosserie auf dem Le-Mans-Chassis ein wenig wirkt wie eine frühe Hot-Rod-Studie. Aus dem fernen Griechenland war schließlich einer von nur 14 erhaltenen Bugatti 57 SC Atalante angereist – ein adäquater Aufenthaltsort für ein Traumauto, das nach einer griechischen Amazone benannt ist. Wunderbare Autos, keine Frage.

Unser Favorit unter den Vorkriegs-Klassikern war in diesem Jahr der Lancia Astura Serie II von 1933 des niederländischen Sammlers Antonius Meijer – die Castagna-Karosserie hatte einst einen Alfa 8C geschmückt und war für Benito Mussolinis Sohn Vittorio mit einem Lancia-Chassis samt Achtzylindermotor kombiniert worden. Der Wagen soll 1935 bei den 24 Stunden von Pescara gestartet und einige Wochen später auch beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este zu sehen gewesen sein. Dass der Lancia Astura in diesem Jahr die „Coppa d'Oro" gewonnen hat, spricht für den Feingeist des Concorso-Publikums. Wir hätten der Berlinetta durchaus auch den Gesamtsieg zugetraut.

Doch auch nach dem Krieg wurden durchaus noch elegante und ungewöhnliche Karosserien gefertigt. Während der Rolls-Royce Silver Cloud I mit dem Spitznamen „Honeymoon Express“ dem in den 1950er Jahren so populären Jet-Age-Styling folgte und von Freestone & Webb tatsächlich Heckflossen verliehen bekam, setzten andere Autos auf sportliche Eleganz: Besonders gefielen uns in diesem Jahr der einst für Aristoteles Onassis gefertigte Bentley S2 Continental – das einzige Exemplar mit Fastback-Karrosserie – und der Facel Vega Facel II, mit dem wir am liebsten direkt auf Europareise gegangen wären. Weniger Elegant als ungewöhnlich war schließlich der bei Pininfarina entworfene und von Lord Anthony Bamford zum Concorso gebrachte Bentley T Speciale, eine eklektische Kombination aus Fiat-, Ferrari- und Bentley-Elementen.

Angesichts der zunehmenden Fettleibigkeit der meisten modernen Sport- und Luxusautomobile war es erfrischend zu sehen, dass Eleganz und Klasse einst auch auf kleinen Raum realisierbar waren: Ein Siata 208 S, ein Fiat 8V Supersonic oder ein Fiat Moretti 850 Sportiva SS, auch bekannt als „Baby Dino“ wären sicherlich gute Inspirationsquellen für angehende Automobildesigner. Dass auch der Maserati A6 GCS, der „Best of Show“-Gewinner des Concorso d’Eleganza Villa d’Este, aus der „Petite Performance“-Klasse stammt, spricht für sich. Und es gab noch weitere kompakte Rennwagen zu entdecken, etwa den Porsche 550 RS mit seinem gewaltigen Cockpit-Spoiler, der schon 2015 in Pebble Beach für Aufregung sorgte, oder der ohrenbetäubend laute Abarth-Simca 1300 GT Corsa, ein wahrer Giftzwerg, der mit seinem 1,3-Liter-Vierzylinder bis auf Tempo 240 beschleunigen konnte.

Ein Hingucker war auch der von Supersammler Corrado Lopresto mitgebrachte Alfa Romeo Giulietta SZ – nicht nur, weil es sich um den Prototyp des von Ercole Spada ersonnenen Coda-Tronca-Hecks handelte, sondern auch wegen der ungewöhnlichen Präsentation: Lopresto hatte den Wagen nämlich nicht restauriert, sondern nur halbseitig mit weißer Farbe lackieren lassen. Auch Restarator Egon Zweimüller demonstrierte wieder einmal sein Faible für Patina – sein Maserati 200 SI von 1957 wirkte mit seiner mattroten Fantuzzi-Karosserie und den handgemalten Dreizack-Emblemen geradezu niedlich.

Angesichts der Höchstpreise, die Autos aus prominentem Vorbesitz bei Auktionen erreichen, kam auch der Concorso d’Eleganza auf kurz oder lang nicht um eine VIP-Klasse herum. Clark Gable war bereits 1952 mit seinem Jaguar XK 120 und einer attraktiven Copilotin im Grand Hotel Villa d’Este eingecheckt – nun kehrt zumindest einer seiner Roadster an den geschichtsträchtigen Ort zurück. Ansonsten war es vor allem die Marke Ferrari, der die großen Stars hoffnungslos verfielen: Marcello Matroiannis 330 GTC, Steve McQueens 275 GTB/4 und Clint Eastwoods 265 GTB/4 BB Targa zeugen von einer Ära, als die Helden der Leinwand noch stilsicher ihre Fortbewegungsmittel wählten und sich nicht in gewaltigen SUVs durch Beverly Hills chauffieren ließen.

\[page\]

Die Traumwagen der Classic-Driver-Redaktion finden sich traditionell in der GT-Klasse – so auch in diesem Jahr. Allein der Aston Martin DB4 GT Zagato von David Sydorick im seltenen Straßenlook wäre die Reise zum Comer See wert gewesen. Doch auch Indy-Car-Racer Kevin Cogans Ferrari 250 Europa oder der Lancia Aurelia B52 von Paolo Caldini ließen uns von langen toskanischen Landstraßen träumen. Eine Überraschung war, dass sich neben diesen etablierten Gran-Turismo-Ikonen auch ein Bizzarrini GT Europa 1900 fand. Der kompakte Sportwagen mit seinem 1.9-Liter-Opel-Motor sollte einst zum Einsteigermodell der Marke werden, doch es kam anders: Nur 11 Exemplare wurden gebaut und bei der obskuren Firma Labronplastic in Kunststoff karrosseriert.

Von Glam Rock bis New Wave – den Designexzessen der 1970er und 1980er Jahren war in diesem Jahr ebenfalls eine Klasse gewidmet. Neben dem zeitlos-eleganten Lamborghini Miura SV frisch aus der neuen In-House-Restaurierungsabteilung „Polo Storico“ gab es durchaus auch polarisierende Formen zu bestaunen: Etwa jenen von Formel-1-Magnat Walter Wolf aufgerüsteten Lamborghini Countach LP 400 oder den Ferrari Testarossa Spider von Gianni Agnelli – die einzige Frischluftversion des Kantenkeils mit offiziellem Segen aus Maranello. An keinem Auto schieden sich jedoch die Geister so deutlich wie am Lamborghini Athon aus der Sammlung von Albert Spiess: Die 1980 von Marc Deschamps für Bertone entworfene Studie gehört sicherlich zu den Höhepunkten des geometrischen Automobildesigns jener Epoche

\[page\]

– und sollte eigentlich nur mit neonfarbenem Frottee-Stirnband gefahren werden.

Neu ins Concours-Programm aufgenommen haben die Organisatoren schließlich eine neue Klasse für Rallye-Rennwagen der 1960er und 1970er Jahre. Eine interessante Entscheidung, denn obwohl die Autos historisch relevant und auch unter Sammlern immer gefragter sind, wirkten sie auf dem Kies der Villa d'Este doch etwas gewöhnungsbedürftig. *Anyway* – die Auswahl jedenfalls stimmte: Ein „Big Healey" von 1964 mit eindrucksvoller Renngeschichte. Jener Porsche 911, der 1965 bei der Rallye Monte Carlo den Klassensieg holte. Eine Werks-Alpine Renault A110 aus dem Jahr 1973. Und ein Lancia Stratos, der später auf Rallye-Spezifikationen umgerüstet wurde. Den Klassensieg holte jedoch jener Ford Escort RS 1600, der 1972 die East African Safari Rallye gewonnen hatte.

Während das Selecting Committee mit den Rallye-Haudegen durchaus interessantes neues Territorium beschritt, vermissten wir (und zahlreiche Besucher, mit denen wir während des Wochenendes sprachen) im Wettbewerb allerdings jene außergewöhnlichen „Großwild-Klassiker" und flamboyanten Exoten der Vor- und Nachkriegsjahre, die sonst im Zentrum des Concorso standen. Um gegenüber dem Pebble Beach Concours d'Elegance nicht an Relevanz zu verlieren, sollten die Organisatoren wieder aktiver auf „Brautschau" gehen, neue

Sammler bezirzen und um die ganz großen Klassiker werben, die in den Schatzkammern der Welt schließlich noch immer auf ihren Moment im Rampenlicht warten. Denn was könnte es für eine schönere Bühne für sie geben, als das Anwesen der Villa d’Este am Ufer des Comer Sees.

Photos: Rémi Dargegen for Classic Driver @ 2016

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/unsere-favoriten-beim-concorso-deleganza-villa-deste-2016
© Classic Driver. All rights reserved.