

Chrom-Juwelen 2. Teil

Der Concorso d'Eleganza am Comer See ist ein Oldtimer-Defilee vor Traumkulisse.

Text Barbara Schaefer
Fotos Paul Schirnhofner

Von gelben Stiefmütterchen steigt Blütenhauch auf, von den fliederfarbenen Glyzinien in der Laube am See schwebt eine Wolke hernieder, nicht nur aus Duft: Frühjahrsblüher kapitulieren ihren Blütenstaub ins norditalienische Sonnenflirren, eine fatale Kombination für dunkle Kühlerhauben. Also putzen und wienern die Maseratisti und Ferraristi, ein grau-melierter Herr im Leinenanzug feudelt mit einem Wedel über das Dach seines Coupés, ein Sonnenbrillentyp wischt mit einer Federboa um eine Windschutzscheibe und ein jugendlicher Mittsechziger haucht sein cavallino rampante an, das schwarze Ferrari-Pferdchen auf gelbem Grund, und säubert es mit einem Batisttuchlein.

Im polierten Kühlergrill eines elfenbeinfarbenen Rolls-Royce Phantom I spiegelt sich die Villa d'Este. Nichts Besonderes für das ernste alte Haus. Seit 1873, seit in der ehemaligen Kardinalsvilla aus dem 16. Jahrhundert ein Grand Hotel residiert, fahren hier noble Wagen vor. Königliche Hoheiten und Hollywood-Stars logierten in den Suiten mit Blick über den seidig schimmernden Comer See; in der Villa wurde das erste Foto von Wallis Simpson und Edward, Prince of Wales, geknipst. Verdi, Donizetti und Madonna schiefen hier. Seit 1929 wird vor dem Grand Hotel jährlich der Concorso d'Eleganza ausgetragen, nicht die wichtigste Oldtimer-Show der Welt. Aber eine der schönsten.

Diesen April brachten 48 Sammler ihre historischen Maybachs, Ferraris, Bugattis, Mercedes und all die anderen, um Ledersitze, Mahagoni-Trittbretter und Chrom-Spiegel in der norditalienischen Frühlingssonne erstrahlen zu lassen. Die wenigsten der Autos durften aus eigener Kraft herfahren, die

meisten wurden in Laderäume gesperrt und erst auf dem Rasen der Villa wieder an die frische Luft entlassen. Die weiteste Anreise hatten Sammlerstücke aus den Vereinigten Staaten. Sie an den Comer See zu bringen kostete ihre Besitzer pro Flugkiste 30 000 Dollar.

Es ist eine der wenigen Summen, die man hier erfahren darf. Was Autos gekostet haben könnten, wird nur gerüchtelehalber gestreut. Das teuerste Auto? 28 Millionen US-Dollar soll ein Japaner für einen Ferrari 250 GTO bezahlt haben, Anfang der Neunzigerjahre, als manche Reichen damit begannen, außer in van Goghs auch in Ferraris zu investieren.

Über Hubraum, Baujahr und Zylinder hingegen berichten die Eigner stolz wie Buben, die ein Autoquartett vor sich ausbreiten, wenn die Jury über den Rasen anrückt. Alexander Bäggli dreht die „Spirit of Ecstasy“ in Fahrtrichtung. Denn wenn die berühmte Kühlerfigur seines Rolls-Royce Phantom I verdreht glänzt, könnte das Punktabzug geben. Der Zürcher Weinhändler fand den Wagen, Baujahr 1931, auf einer Auktion.

Nervös erklärt Bäggli sein elfenbeinfarbenes Schmuckstück. „Kann man den Motor mal zum Leben erwecken?“, fragt Jury-Mitglied Jürgen Lewandowski. Bäggli klappt erst die Flügel der Motorhaube auf, um das Innenleben zu zeigen, auch das original Messing-Ölkännchen, das akkurat in seiner

Impressionen eines Schönheitswettbewerbs (v. l.) Prachtcoupé Ton in Ton mit den Stiefmütterchen; Jurymitglieder bei der Begutachtung (Preisträgerauto vorne); Sammler Smit mit Frau und Fiat 520 Torpedo; Oldies beim Defilee



Halterung klemmt. Eifrig startet er den Sechszylinder: Ein minimales Vibrieren, dann schnurrt er, ist kaum zu hören.

Das werde Abzug geben, scherzt Lewandowski, der Motor laufe ja gar nicht. Begeistert zeigt ein Jury-Mitglied auf drei Chrom-Treppchen, die zum ausklappbaren Rücksitz hinaufführen, und späht durchs schminkspiegelgroße Heckfenster aufs barolorote Leder der Sitze. Neben dem Wagen steht schmuck Frau Bäggli, so zierlich wie ihr Chihuahua Moritz. Und dann ist die Jury auch schon wieder weg. Der stolze Besitzer sorgt sich: „Das ging alles so schnell“, sagt Bäggli, „ich weiß nicht, ob die wirklich alle Details gesehen haben, dass alle verchromten Plättchen noch dran sind an den Türen.“

Zwischen den Autos flanieren am Samstag geladene Gäste. Am Sonntag zieht die Show zur benachbarten Villa Erba, dann darf die Öffentlichkeit staunen, und dann müssen Ehefrauen Fotos machen: Mann an Maserati. Außer den Oldtimern sind zu Wasser, zu Lande und in der Luft Spielzeuge präsent. Männerhände reichen Zigarren und tippen auf Blackberrys, auf dem See stäuben Fontänen der Speedboote, zwischen den Bergen kreist ein Wasserflugzeug, und auf dem hoteleigenen Landeplatz geht ein Helikopter nieder.

„Gentlemen, please start your engines!“ Conferencier Simon Kidston sagt es mit smarter Ironie. Denn nicht zum 500-Meilen-Rennen von Indianapolis geht es nun, sondern bloß auf die 500 Meter rund um die Villa d'Este, um die Automobile mobil zu präsentieren.

Elly Smit trägt eine Federboa im selben Aubergine wie die Lackierung ihres Fiat 520 Torpedo. Der offene Viertürer von 1928, ein elegantes Ausflugsfahrzeug fürs Picknick der Turiner High Society, gefiel ihrem Willem schon in den Sechzigerjahren, als sie sich kennen lernten. Aber erst vor sechs

Jahren konnte Wim Smit den Wagen, der jahrzehntelang in Uruguay verschollen war, seiner Fiat-Sammlung hinzufügen. Der Holländer freut sich riesig darüber und streicht seinen imposanten weißen Schnauzbart waagrecht. „Alle anderen 25 Fiat sind mir egal“,

sagt Elly, „mein Herz hängt an diesem einen.“ Nach dem Concorso werden sie mit dem 520 Torpedo nach Turin fahren – um auf dem Lingotto ein paar Runden zu drehen, der legendären Fiat-Teststrecke auf dem Dach des Fabrikgebäudes.

André Binda wird es sich gut überlegen, ob er seinen Maserati Boomerang noch einmal über eine Autostrada führen wird. Er hat das keilförmige Geschoss, Baujahr 1971, von Nizza hergefahren, da es aber nur knapp über die Bordsteinkante reicht, musste Binda an jeder Mautstelle aussteigen, und zwar auf der Beifahrerseite, weil die weit aufschwingende Fahrtür am Kassenhäuschen angeeckt wäre. Deshalb: um den Maserati herumgehen, bezahlen, wieder einsteigen und bis zur nächsten Mautstelle fahren. Das Leben eines Maserati-Besitzers ist wirklich nicht leicht.

Hätte Egon Zweimüller seinen Mercedes aus Ennsdorf hergefahren, er hätte diese Probleme nicht gehabt. In dem 700 SS von 1928 sitzt der Fahrer wie auf einem Kutschbock. Aber mit Maserati kennt sich der 32-Jährige ebenfalls gut aus: Er war fünf Jahre alt, als er in der Garage seines Vaters mit einem Hammer die Plexiglas-Scheinwerfer eines Rennwagens zertrümmerte. „Praktisch nicht wiederzubeschaffen“, grinst der Junior heute. Der Österreicher trägt eine El-

Liebhabelei auf höchstem Niveau (v. l.) Roadster-Parade am Seeufer; Traum aller PS-Liebhaber, das cavallino rampante am Ferrari; russisches Concept Car Russobalt; Mercedes-Roadster in vollem Ornat (auch der Tenno von Japan hatte dieses Modell)



vis-Tolle und macht Scherze wie „Hubraum statt Wohnraum“. Er hat bereits sechsmal am Concorso teilgenommen. Egon III. hat er daheim gelassen. Der ist zwei Jahre alt, hat schon einen Ferrari, ein Modellauto im Maßstab 1:3. Wahrscheinlich spielt er gerade in Papas Garage. Mit dem Hammer.

Einige Damen haben sich mittlerweile auf Picknickdecken im Gras niedergelassen, mit Strohhüten und in vanillefarbenen Leinenkleidern. Das Defilee der Oldtimer reißt nicht ab, mal klingen die Motoren wie Traktorblubbern, mal wie Nähmaschinen. Ein Bugatti pupst, Rauch steigt auf, besorgt beugt sich der Conferencier über das Auto: „Alles o.k.“

Kidstons Lieblings-Autogeschichte rankt sich um den campariroten Maserati A6G-2000 von 1956. Den kaufte ein Italo-Amerikaner und verschiffte ihn nach Sizilien. Dort schlummerte der Maserati 30 Jahre im Dunkel einer Garage, unrestauriert. David Sydorick aus Beverly Hills entdeckte ihn und fuhr mit einem Koffer voller Geld nach Sizilien. „Ganz in die Nähe von Corleone“, flüstert Kidston, und das Publikum raunt – nein so was! –, was sich in Sizilien nicht alles versteckt, in abgelegenen Dörfern.

Schwer scheint es indes zu sein, die leichte Eleganz früherer Tage heute zu erreichen. Moderne Konzeptfahrzeuge beschließen die Parade – gleichsam die Sammlerstücke von übermorgen. Ein Porsche soll das sein, mit den durchsichtigen Sitzen? Recaro Technogel steht darauf, Plastikschalen, die aussehen, als hätten die Designer Gummibärchen dafür eingeschmolzen. Im Pininfarina Birdcage, einem Maserati, sitzt der Fahrer hingegen auf blauer Auslegware, ein Velours-Schlafzimmerteppich kleidet das Cockpit aus.

So manch skurriler Wagen fährt vor. Doch selbst Ferrari-Spezialisten, also jeder italienische Mann, wären ratlos, würden sie auf der Autobahn von Peter Kalikow überholt. „Ma che macchina é questa?!“, würden sie den Rücklichtern hinterherrufen. Diese „macchina“ ist ein Ferrari – si! –, aber es gibt ihn nur einmal. „Perfekt ist ein sehr relativer Begriff“, sagt Kalikow. Und so ließ sich der New Yorker bei Pininfarina aus dem allerneuesten Ferrari 612 Scaglietti ein Fahrzeug maßschneidern: nachtblau, mit völlig neuer Karosserie, Solardach

und Sitzen, die sich dem Fahrer anschmiegen, aus dem BMW M6. Natürlich gibt es auch GPS, Telefon, eben „all the stuff I need“. Kalikow freut sich: „Bei 100 Stundenkilometer stehen alle Zeiger im Cockpit senkrecht, fantastisch, ich muss nicht extra meine Brille aufsetzen, um die Zahlen zu erkennen.“

Für den Wettbewerb hat Kalikow aus seiner 25 Ferrari umfassenden Sammlung einen 410 SA Coupé Pininfarina Baujahr 1959 mitgebracht. Diesen findet er „extremly luxurious, fast and great“. Allein wie leicht die Fenster gehen, „hören Sie mal“: Mit zwei Fingern kurbelt er. Das Fahrerfenster gleitet in der Führung, ohne einen Laut von sich zu geben. Von diesem Auto gibt es immerhin zwölf Exemplare. Doch auch dieser Ferrari war ihm nicht perfekt genug, er passte ihm schlicht nicht. Mr. Kalikow ist zwar einer der größten Immobilienmogule von New York City, aber er ist kein großer Mann. Deshalb ist sein Fahrersitz um ein paar Inches höher gelegt. „It didn't fit“, sagt Mr. Kalikow lakonisch. Der elegante, flache Wagen mit der potent nach vorne preschenden Motorhaube gefiel der Jury am besten, Peter Kalikow bekommt auf der Abschlussgala den Pokal Best of Show.

Nach dem Gala-Diner spaziert die Gesellschaft der Maseratisti und Ferraristi auf die Terrasse, die Gattinnen in Robe am Arm. In den Himmel von der Farbe des prämierten Ferrari sprüht ein Feuerwerk, spiegelt sich im Comer See und im Chrom der Edelkarosserien. „Sagen Sie, Mr. Kalikow, haben Sie eine Wunschliste?“ „Die hatte ich mal, vor 15 Jahren“, sagt der Autoliebhaber, aber da sei nichts mehr übrig. „Die habe ich mir alle schon gekauft.“ Also lässt er sich nun seine Autos maßschneidern.

Ein Herr mit ferrariroter Krawatte nickt beifällig: „Millionär ist doch heute jeder, da will man sich schließlich irgendwie unterscheiden.“

Sammler Peter Kalikow aus New York im preisgekrönten Ferrari 410 SA Coupé Pininfarina – einem von 25 Ferrari in seiner Liebhaberkollektion; Roadster-Schönheiten in Erwartung der Jury-Inspektion im Park

