1971 einer der Schnellsten.
Simca Bertone 1200 S Coupe

MotorWORLD Classics 2017

Berlin Expocenter, 5. bis 8. Oktober 2017
Große Clubszene-im dritten Jahr der Klassiker-Messe unter dem Funkturm

Prolog

„Achtung! Achtung! Hier spricht Berlin.“ So begannen die im Radiostil der 1920er-Jahre gehaltenen Lautsprecherdurchsagen in den historischen Berliner Messehallen auch im dritten Jahr der MotorWORLD Classics.
In diesem Jahr trug die noch relativ junge Klassiker-Messe außerdem den Zusatz „die Verkaufsmesse!“. Und am Ende der regelmäßigen „Messe-Radioansagen“ mit denen Aussteller und Besucher begrüßt und verabschiedet sowie auf die vielen Attraktionen und Sonderveranstaltungen hingewiesen wurden, enthielt der Abspann den etwas hölzernen Sprecher-Slogan „vielmehr als alte Autos“.

Schwacher Preview-Day

Nicht ganz zum dem was sich Organisatoren, Veranstalter und Aussteller wünschten, zählte, dass unmittelbar vor dem offiziellen Messestart am Donnerstag Lautsprecherdurchsagen auf eine Sturmwarnung des Wetterdienstes hinwiesen und regelmäßig dazu aufforderten, weder den Sommergarten noch andere Bereiche des Außengeländes zu betreten.
Nach dem Öffnen der Eingänge für das Publikum, das am Preview-Day am Donnerstag, 5. Oktober 2017, ab 15:00 Uhr, die Gelegenheit nutzen konnte, sich als erstes in den zehn Hallen umzusehen, änderte sich relativ wenig.
Die Anzahl der Besucher, die nicht weitläufig zum Kreis der Aussteller oder anderweitig auf der Messe Tätigen zählte, blieb vergleichsweise bescheiden.
Lag es nun an dem für Berliner Verhältnisse happigen Eintrittspreis von 30,– € für ein Preview-Ticket (gegenüber 16,– € für eine reguläre Tageskarte an den übrigen Tagen), dass der Besucherstrom am ersten Tag mehr als verhalten war oder tatsächlich an Sturmtief Xavier, das ab 16:30 Uhr sogar für eine Einstellung des S-Bahn-Verkehrs sorgte. Wir werden es niemals herausfinden.

Weiterhin überschaubar und sehr sympathisch

Sehr sympathisch waren die seit dem ersten Veranstaltungsjahr bewahrten liebenswerten Details, wie die Helfer und Hostessen in historisch wirkenden Rennoveralls und Kostümen, ein mobiles Tanz-Ensemble, das abwechselnde Gesangseinlagen im Stil der Comedian Harmonists in den Hallen darbot und die tägliche

Gratis-Verkostung der Aussteller auf ihren Ständen mit Café inklusive Emaille-Pott als Souvenir.
Darüber hinaus gab es Donnerstagabend eine rauschende Ausstellerparty, mit Speisen und ausnahmslos freien Getränken für alle Teilnehmer. Noch wesentlich bemerkenswerter waren die Live-Acts verschiedenerer Gesangsgruppen und Bands. Insbesondere „Die Ladys“, drei sehr attraktive und stimmgewaltige Damen,waren weit mehr als ein Augenschmaus. Der Drive mit dem Luise, Hellen und Heidelinde ihre deutsch- und englischsprachigen Swing-Stücke darboten verzauberte nicht nur die Männer des Auditoriums.
Mit schätzungsweise 40’000 Quadratmetern Hallenflächen war die MotorWORLD Classics, das wurde spätestens in diesem Jahr deutlich, eine regionale Messe. Das Einzugsgebiet dürfte kaum über die neuen Bundesländer und die östlich angrenzenden EU-Staaten hinausgehen. Wenngleich die Veranstalter auch in diesem Jahr wieder gebetsmühlenartig beschworen, dass das Publikum durch und durch international sei (den Nachweis, auf welche Daten sich der Veranstalter dabei stützte, ist er bisher schuldig geblieben).
Mit einer Techno Classica in Essen, einer Retro Classics in Stuttgart oder einer Auto d’Epoca in Padua konnte Berlin wahrlich nicht konkurrieren. Traurig bin ich darüber keineswegs, sondern wünschte mir, dass die Veranstalter der MotorWORLD weiter daran feilen, ein eigenes Profil zu finden, um der MotorWORLD Classics Berlin ein unverwechselbares Flair zu verschaffen.

Mobiles Tanz-Ensemble mit wechselnden Gesangseinlagen F.A.S.A Cabrio

Sommergarten und insgesamt zehn Hallen in teils verwirrender Anordnung

Bedauerlicherweise erschlossen sich nicht jedem Besucher die Route eines intuitiven Rundgangs oder der Weg in den Sommergarten, dem Außengelände, das am Sonntag einen längeren Besuch wert war. Es erschien durchaus möglich, sich in den Berliner Hallen zu verirren oder einzelne Teile zu verfehlen. Nicht, weil das Areal besonders groß war, sondern, weil die historisch gewachsenen und erweiterten Hallen unterschiedlicher Epochen über Verbindungsstücke und Rollentreppen verbunden wurden.
Nachdem die Ausstellungsbereiche im letzten Jahr bereits um eine Halle auf insgesamt neun erweitert worden waren, kam in diesem Jahr eine weitere Fläche hinzu. Die zweistöckige Halle 11, in der bisher lediglich auf der oberen Ebene Clubs ausstellten und eine handvoll Teilehändler vertreten waren, wurde um die darunter liegende Etage ergänzt, um dem großen Interesse von Klassiker-Clubs angemessen Rechnung zu tragen.
Nicht ganz nachvollziehbar ist die Logik, nach der die Standflächen vergeben wurden. In der Nachbarschaft des PeReCi lagen thematisch sinnvoll der Citroën SM-Club und der Facel-Vega-Club. Unmittelbar an die Fläche des PeReCi stieß jedoch ein BMW E30-Club an. Der Citroën DS-Club hingegen war ein Stockwerk höher im Block mit dem BMW-Veteranen-Club und dem Glas-Club. Mein Wunsch für das nächste Jahr: Eine „Französische Straße“ an der alle frankophilen Clubs zu finden sind.
Alle, die die viertägige Retro-Motor-Messe im Expocenter unter dem Berliner Funkturm nicht besucht haben, nehme ich nun mit auf einen Rundgang und meine individuelle „Suche nach Französischen und Italienischen Klassikern“, werde aber auch über andere für mich sehenswerte Exponate berichten.

**Stets gut drauf.
Bei Metalclean Chem-Tools**

Große Clubszene im Unterhaus

In Halle 11.1 und Halle 11.2, dem Unterhaus und dem Oberhaus, residierte die Clubszene, die sich mit großem Abwechslungsreichtum und mit viel Enthusiasmus auf ihren Ständen präsentierte.
Der PeReCi hatte im Herzen des Unterhauses eine 140 qm Fläche bekommen. In diesem Jahr stand der aufblasbare Eiffelturm im Herzen des Standes. An den Seiten der von zwei Seiten über Eck zugänglichen Fläche, wurden vier bemerkenswerte Fahrzeuge ausgestellt, die einen idealen Mix historischer französischer Automobilkultur der 1970er und 1980er Jahre repräsentierten.
Eine rote Ente aus einem der letzten Baujahre, Jörgs umwerfend attraktiver dunkelgrüner dreisitziger Mittelmotorflachmann Matra Murena 2.2 aus dem Jahr 1983 und Philips strahlend hellgrüne Diva Peugeot 504 Coupé von 1977 im zeitlos schönen Pininfarina-Design.

Diva in bildhübschem Pininfarina-Kleid F.A.S.A Cabrio

Als viertes Fahrzeug und absoluter Hingucker, das silberne Simca Bertone 1200 S Coupé, Baujahr 1971, von Michael. So sportlich wie es aussieht war das hübsche Sportcoupé seinerzeit auch. 85 PS bei einer Drehzahl von 6200 Umdrehungen pro Minute leistete der mit zwei Solex 35 PHH Doppelvergasern versehene Heckmotor. Mit derartig reichlicher Power beschleunigte das Coupé mit dem sympathischen schwarzen Vinyldach locker auf die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h, womit dieser Simca Anfang der 1970er Jahre zu den allerschnellsten auf den Autobahnen zählte.

Wenige Schritte weiter die IG-Berlin mit ebenfalls großartigen Autos. Meine Aufmerksamkeit für Detailverliebtheit erhielt ein NSU Prinz 4 L mit einem Dachgepäckträger, der vollgeladen war mit zeitgenössischen Gepäckstücken.
Direkt gegenüber vom PeReCi die IG-Käfer-Freunde-Berlin mit den bekannten luftgekühlten Volkswagen und gewohnt liebevoll am mit zahlreichen Accessoires ausstaffiertem Stand wie z.B. einer funktionsfähigen D-Mark-Parkuhr. Der Clubstand der Käferfreunde erhielt dafür den silbernen Bären in der Kategorie „Bester Clubstand“.
Passend zu den ausgestellten Einsatzfahrzeugen, einem T3-Bulli der Feuerwehr, einem T3-Krankenwagen und einem „Bullizei-T3“ trugen die Mitglieder der Interessengemeinschaft VW Bus T3 kurz „IG-T3“ zeitgenössische Uniformen. Während der Messe hatten sie sicherlich auch viel Spaß dabei, ganze Einsätze nachzustellen, was ihnen bei der Wahl des besten Clubstands einen „Goldenen Bären“ einbrachte.
Auf dem Stand der Ersten-Original-Golf-Eins-IG wurde ich mit den warmen Worten „Und welche Farbe hatte Ihr GTI?“ begrüßt. Ich outete mich dahingehend, dass ich bereits mit 19 dem Ruf Italienischer Marken verfallen war. Für die Freunde Amerikanischer Fahrzeuge waren die US-Car Friends Berlin-Brandenburg auf einer Fläche vertreten,die ebenso überdimensional wirkte wie die gezeigten Fahrzeuge

Bereit zur großen Fahrt. NSU Prinz 4L

mit oder ohne Flossen sowie überwiegend mit viel Chrom und im Falle der mitgebrachten Muscle Cars gerne auch mal in knalligeren Farben.
Ein US-amerikanisches Herz hatten die drei von der Facel-Vega-IG-Deutschland ausgestellten Facel II. In dem insgesamt 183 mal gebauten Modell kam ein Chrysler-V8-Motor mit 6,3 Litern Hubraum zum Einsatz, dessen 355 PS bei 4800 Umdrehungen das Luxus-Coupé auf bis zu 220 km/h beschleunigte. Gezeigt wurden Facel II in drei unterschiedlichen Zuständen: HK2-A136 von 1962 in „Bleu Facel Irisé Metallic“ präsentierte sich als ein absolutes Spitzenfahrzeug. Daneben das direkt davor gebaute silberne Exemplar mit der Fahrgestellnummer HK2-A135, das ebenfalls einen äußerst properen Gesamteindruck erweckte, nach Ansicht der IG-Mitglieder jedoch noch Optimierungspotenzial besaß. Den absoluten Kracher stellte jedoch ein Scheunenfund mit Staub auf dem patinierten schwarzen Lack dar. Dieser Facel II war 1972 zuletzt von einem Soldaten der US-Army in Virginia zugelassen worden, wie die Originalnummernschilder verrieten, und nach dessen Tod vorerst in Vergessenheit geraten, bis IG-Vorstand Dr. Jürgen Kromer das Auto aus den USA geholt und direkt zur MotorWORLD Classics nach Berlin gebracht hat. Völlig zurecht ging dafür der goldene Bär in der Kategorie „Das Originalste“ an die Facel-Vega-IG.

Goldener Bär für das Originalste.
Scheunenfund Facel Vega Facel II

Zwischen einem Citroën SM Coupé und einem Citroën SM Cabrio auf dem Stand der Citroën-Maserati-Club-Deutschland, zog mich ein roter, von Großmeister Giorgetto Giugiaro designter Mittelmotor-Sportwagen magisch an. Ein früher Maserati Merak aus der Ära, in der Citroën Mehrheitseigner der motorsportlich sehr erfolgreichen italienischen Sportwagenschmiede Maserati war (1968 bis 1975). Die französisch-italienische Verbandelung der Série Maserati brachte zum einen „Sa Majesté“ (SM) in Gestalt der hier gleich mehrfach gezeigten Oberklasse Sportcoupés hervor, unter deren atemberaubend formschönen Blech ein Maserati Herz surrte und zahlreiche andere Technikkomponenten aus Modena verbaut wurden. Um bei der Restrukturierung des italienischen Sportwagenherstellers möglichst umfassende Synergien zu nutzen und gleichzeitig dem französischen Anspruch gerecht zu werden, innovativste Technik zu bieten, wurden die Italiener verpflichtet, auch Konstruktionen von Citroën zu verwenden. So sind die bis 1976 gebauten Merak-Modelle auch unzweifelhaft am Citroën-Cockpit mit ovalen Instrumenten und weiteren Bedienungs-Elementen erkennbar, die typisch für die Marke mit dem Doppelwinkel-Logo der frühen 1970er sind.
Italienisches Lebensgefühl vermittelten die Vespalinge Berlin, die auf ihrem Clubstand eine bunte Vielfalt an Vespa-Rollern verschiedener Epochen und Hubraumklassen zur Schau stellten.

Drei Jahrzehnte Alfa Romeo Sportcoupés im Oberhaus

Neben verschiedenen dekadenübergreifenden Automobilclubs und Klassiker-Organisationen des ADAC war außer den bereits erwähnten Ständen von BMW-VETERANEN-CLUB, Glas-Club und Citroën DS-Club-Deutschland im Oberhaus, also in der Halle über dem PeReCi, der Alfaclub Deutschland vertreten, mit vier Autos und seinem Alfa Romeo F12 Clubshop-Mobil.
Außer für meine im PeReCi weitgehend bekannte Alfa Romeo Alfetta Polizia (einer Replika auf Basis einer im November 1976 gebauten, unrestaurierten Transaxle-Limousine) hatte sich der Alfaclub dem Thema drei Jahrzehnte Alfa Romeo Sportcoupés gewidmet.

Den Anfang machte eine vor einigen Jahren vom Eigentümer selbst aufwendig restaurierte, in den 1950ern von Franco Scaglione bei Bertone entworfene Alfa Romeo Giulietta Sprint der zweiten Serie, Baujahr 1960 in für italienische Sportwagen typischem rosso corsa.
Dieses Modell begründete die Fahrzeuggattung sportlicher, kompakter Coupés mit dohc-Frontmotoren und modernem technischen Layout. Die Nachfolgerin präsentierte sich direkt daneben als „Bertone Coupé“ in einer 1970er-Version. Strenggenommen handelte es sich bei dem ausgestellten Alfa Romeo 1750 GTAm um ein Einzelstück.

Anknüpfend an die zu Ihrer Zeit im Motorsport absolut überlegenen „Bertone Coupé“ Homologationsmodelle Alfa Romeo Giulia Sprint GTA (500 Stück im Jahr 1966) und GTA Junior mit 1,3-Litern (knapp 500 Stück im Jahr 1968) bestand ab 1970 die Möglichkeit, seine serienmäßiges „Bertone Coupé“ bei Auto Delta nach Belieben für Rennsporteinsätze modifizieren zu lassen. GTA steht für Gran Turismo Alleggerita (Alleggerita: Italienisch „Erleichterte“). Diese Möglichkeit nutzten zahlreiche Privatteams, wie bis heute bei Klassiker-Motorsport-Veranstaltungen erkennbar ist. Die bei Auto Delta erleichterten und modifizierten Fahrzeuge durften sich umbenennen zu GTAm. m steht für „modificata“. Aufgrund der Vielzahl an Modifikationsmöglichkeiten ist davon auszugehen, dass jeder GTAm quasi ein Einzelstück darstellt.
Seit Mitte der 1980er Jahre ist Auto Delta in seiner historischen Form nicht mehr existent. Wer heute sein GTV Bertone Coupé zu einem GTAm umbauen möchte, muss andere Wege finden. Den fand der Eigentümer des ausgestellten Exponats. Nach originalen Vorlagen unter weitgehender Verwendung von Originalteilen oder selbst nachgefertigten Ersatzteilen baute er sich in über fünfjähriger Klein- und Kleinstarbeit seinen ganz individuellen absolut zeitgenössischen Alfa Romeo 1750 GTAm auf und erfüllte sich einen Jugendtraum. Chapeau!
Das letzte Modell auf dem Alfaclub-Stand war ebenfalls eine Rarität, ein Alfa Romeo GTV6 Grand Prix. Das aus der Feder von Giorgetto Giugiaro stammende Sportcoupé GTV6, das in seiner Urform von der 1974 debütierenden Alfetta GT abgeleitet ist, welche die Nachfolge des „Bertone Coupé“ antrat. Bei dem auf der MotorWORLD Classics ausgestellten GTV6 Grand Prix, einem auf zweihundert Stück limitierten Sondermodell aus dem Jahre 1985, handelte es sich um ein Ersthandfahrzeug im originalen Topzustand.

Wenige Anziehungspunkte in den Hallen 13 bis 17

Hinunter über eine Treppe erreichte ich Halle 17, die in diesem Jahr etwas uninspiriert schlicht „Klassiker“ genannt wurde. Die Hälfte der Fläche war verschiedenen Mercedes-Benz-Clubs vorbehalten. Auf einer sehr kleinen Fläche an der Wand entdeckte ich einen Messerschmitt Tiger, einen bis zu 130 km/h schnellen vierrädrigen Kabinenroller. Ein schwarzer Fiat 1100 M Monofaro Nuova der zweiten Serie von 1956 fungierte als Eyecatcher bei MOTUL.
Bevor ich weiterzog besuchte ich noch die stets gutgelaunten Damen von Chem-Tools in ihren hübschen Overalls an ihrem Shop-Mobil, den Spezialisten für hochwertige Metalclean-Produkte.
Im Begriff die Halle zu verlassen, blieb ich am Stand von Catawiki hängen, einem niederländischen Online-Auktionshaus, das mit einem wunderschönen weißen Peugeot 404 Coupé von 1964 mit blauem Dach und blauer Innenausstattung seine Aufmerksamkeit erregte. Jeder, der die bisherigen Clubhefte gelesen hat, kennt die Geschichte dieses unvergleichlichen Pininfarina-Coupés unseres Clubfreundes.

Die nachfolgenden Hallen konnte ich schnell abhandeln. In der Rotunde (Halle 16) widmete sich eine Sonderausstellung dem Thema Michael Schumacher.
Die Attraktion der Boutique (Halle 15) war ein Rolls-Royce Silver Shadow II, dessen äußere Metalloberflächen mit einer feinen Rostschicht überzogen waren, anstatt sich in glänzendem Lack und Chrom zu präsentieren.
Die Maschinenhalle (Halle 14) beherbergte traditionell eine Sonderschau, die in diesem Jahr motorisierten Zweirädern gewidmet war. Spannend fand ich die Vespa-Roller verschiedener Epochen und in unterschiedlichen Pflegezuständen, einschließlich eines für Beschleunigungsrennen optimierten Rennrollers auf

Basis einer 150 Kubik-Vespa. Da ich nichts von Motorrädern verstehe, erschloss sich mir der übrige Teil der Sonderausstellung nicht und ich ging schnell weiter.
Dieses Jahr war für das Motodrom (Halle 13) auf dem Hallenplan nicht einmal ein Themenschwerpunkt verzeichnet. Vor Plakaten, die für unterschiedliche Klassiker-Ausstellungen, -Sammlungen und -Veranstaltungen warben, standen unterschiedliche, lieblos hineingeschobene Fabrikate. Darunter entdeckte ich immerhin einen schwarzen Maserati Bora mit charakteristischem Edelstahldach, Auspuffanlage mit vier Endrohren und leicht patinierten Chrom-Zierelementen.

Vespa Trio. 3x Vespa V50 von 1967–1980

Raritäten und selten gewordene Großserienfahrzeuge bei Coys of Kensington

Die Galerie (Halle 12) war in genau zwei Ausstellungsflächen gesplittet:
Coys-Auktion und MotorWORLD.

Bei MotorWORLD waren wieder der hübsche Maserati 300 S Tribute und das Porsche 911 Safari East-African Derivat von 1977 zu sehen. Des weiteren der kompakte Rennsportwagen BMW Dixi 3/15 DA1 Ihle-Roadster von 1927 und eine absolut originalgetreue Replik eines Porsche 550 Spyder, die 1967 auf dem modifizierten Fahrgestell mit getuntem Motor eines Porsche 914/6 auf die Räder gestellt wurde. Darüber hinaus weitere zwei- und vierrädrige Fahrzeuge verschiedener Epochen, teils als Verkaufsangebote von Händlern, teils als Werbeträger wie das freundlich dreinblickende Peugeot 404 Pickup mit Plane-Spriegel-Aufbau Baujahr 1969 von Deuvet, dem Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge.

Als neuer Partner für eine Live-Versteigerung vor Ort war Coys of Kensington vertreten und das mit einem beeindruckenden Wagenangebot. Auf der mit grünem Teppichboden ausgelegten Fläche standen unter den über 50, sehr eng zusammengestellten, Fahrzeugen einige echte Raritäten. So entdeckte ich beim Umrunden des abgesperrten Areals sehr schnell eine hellblaue Alpine A108 F.A.S.A Cabriolet Baujahr 1966 von der laut Katalog genau 111 Exemplare gefertigt wurden. Damit handelte es sich leider um das einzige zur Auktion eingelieferte französische Fahrzeug.
Es gab trotzdem genügend Autos, um mich langanhaltend zu begeistern. Vier Alfa Romeo verzeichnete der Katalog. Eine silberne Giulia Super 1.3 von 1972, eine Giulia Super Nuova 1600 von 1977 aus erster Hand und eine weiße 1750 Berlina von 1968. Als echte Rarität ein aus der Schweiz stammendes Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Cabriolet aus dem Jahr 1948 mit kurzem Radstand und atemberaubender Pininfarina-Karosserie.
Von den fünf Ferraris zählten ein 328 GTS von 1988, ein 308 GTS von 1978 und ein betörender rosso corsa farbener Ferrari BB512 Pininfrina V12 Berlinetta Boxer mit Vergasern aus dem Jahr 1980 quasi noch zu

**Französische Rarität bei Coys.
Alpine A108 F.A.S.A Cabrio**

den Alltags-Klassikern, im Gegensatz zu einem in Sammelkreisen äußerst begehrtem Newtimer, einem Ferrari 575 M F1 Superamerica, Erstzulassung 2006, in rosso fiorano (dunkelrot), der mir sicherlich auch recht gut gestanden hätte. Bei den Superamerica handelte es sich um eine auf 559 Exemplare limitierte Kleinserie, die im Gegensatz zu ihren geschlossenen 540 PS starken V12-Coupé-Geschwistern über eine nach hinten klappbare Dachkonstruktion aus Kohlefaser und Glas verfügte.
Ein weiteres Ferrari-Objekt, das mir bereits beim Gedanken daran das Wasser im Munde zusammenlaufen ließ, war ein silberner Ferrari 330 GTC Baujahr 1967. Dieses von 1966 bis 1968 genau 598 mal gebaute zweisitzige Coupé mit 300 PS starkem V12-4-Liter-Motor und an der Hinterachse liegender Getriebeeinheit (Transaxle-Layout) war konsequent auf Leichtbau getrimmt, wodurch es seinen 2+2-sitzigen Geschwistern in den Fahrleistungen überlegen war.

Fiat erlangte in den letzten Jahren auch außerhalb des Motorsports und des Fiat-Nuova-Cinquecento-Segments eine zunehmend prominentere Rolle auf Klassiker-Messen, weshalb es wenig überraschte, dass einige Fabrikate der Turiner Marke im Katalog aufgeführt waren. Mit Sicherheit lange her war es, dass ich zum letzten Mal ein Fiat 128 Coupé der ersten Serie gesehen hatte, wie es hier mit einem Estimate von € 6000 bis 8000 ausgestellt war. Keine wirkliche Rarität stellte das Fiat 130 Coupé 3200 von 1974 dar, dessen Pininfarina Design aus der Hand von Paolo Martin stammte, der wenig später auch den Rolls-Royce Camargue zeichnete. Bemerkenswert an diesem Fiat 130 Coupé war jedoch das manuelle Fünfgang-Schaltgetriebe, da der größte Teil der von 1971 bis 1977 gebauten Luxus-Coupés mit Drei-Gang-Borg-Warner-Automatikgetriebe ausgeliefert wurden.

Eine Rarität in orangem Lack blinzelte mich freundlich aus seinen hübschen Doppelscheinwerfern an, ein Fiat 124 Vignale Coupé Eveline Baujahr 1968. Dieses von Alfredo Vignale entworfene und 200 mal von 1967 bis 1969 in seiner Turiner Manufaktur produzierte Modell entsprang dem Wunsch, ein Auto mit dem Komfort einer gehobenen Limousine und der Sportlichkeit eines Coupés anzubieten, das sicherlich erfolgreich gegen Ford Capri (Debüt 1969) und Opel Manta (1970) positionierbar gewesen wäre. Die Nachfrage der Fiat-Coupé-Kunden richtete sich jedoch weniger auf Komfort sondern stärker auf das Fiat-interne Coupé, das sich nach seinem ersten Facelift 1969 mit Doppelscheinwerfergrill statt der bisherigen Einzelscheinwerfer optisch erfolgreich an den sehr sportlichen großen Bruder Fiat Dino anlehnte. Eine weitere Rarität stellte ein cremefarbenes ISO Rivolta Coupé von 1964 dar, von dem zwischen 1962 und 1970 792 Exemplare gebaut wurden.

Lancia gab es ebenfalls: Eine sehr original wirkende dunkelrote Lancia Fulvia Coupé HF 1.3 von 1968, eine Lancia Beta Spider von 1975, jenes von Zagato entworfene, Mitte der 1970er in Mode gekommene Cabrio mit feststehendem Bügel, und eine weiße Lancia Fulvia Sport Zagato 1.3 S von 1976.
Leider vergeblich suchte ich nach dem im Katalog aufgeführten weißen Lancia Delta HF 16V Integrale von 1990 aus italienischem Vorbesitz, für den ein heißes Estimate genannt wurde (wohl wissend, dass die Formulierung „presented in generally good condition … ready to be used by the next Delta enthusiast“ gleichbedeutend war mit „hier erwirbst Du eine teure Dauerbaustelle, … die Dir schlaflose Nächte bereiten kann, weil Du nichts von der Materie verstehst“). Auf Nachfrage bedauerte ein freundlicher Coys-Mitarbeiter, dass es sich bei dem Lancia Delta um eines der fünf Fahrzeuge handle, die nicht rechtzeitig nach Berlin eingeliefert wurden.

Mit Maseratis wurde das Portfolio an italienischen Auktionsobjekten vervollständigt. Ausgestellt waren ein von Frua designtes Maserati Mistral Coupé mit 4-Liter-Sechszylinder von 1967, ein Maserati Indy 4.7 von 1972 und der von der Form her für mich interessanteste aller Maserati Quattroporte, ein Modell der vierten Serie aus dem Jahr 2000.
Da ich am Samstagnachmittag, als die Auktion stattfand, nicht auf der Messe war, konnte ich mir leider keinen Eindruck davon verschaffen, wie mögliche Bieterwettkämpfe verlaufen sind und für welche Fahrzeuge gar keine Anfangsgebote abgegeben wurden.

Vom historischen Lamborghini-Luxus-SUV bis zum fahrfähigen Baby-Landy

Im Salon (Halle 18) waren wieder einige renommierte Händler aus der Region, aber auch aus den Benelux-Staaten, Dänemark und verschiedenen Orten in ganz Deutschland, zu finden, die neben einer Fülle an Porsche 911 und Mercedes-Benz-Modellen nahezu aller Epochen, auch das eine oder andere französische oder italienische Schmuckstück ausstellten.

Das Schweinfurter Familienunternehmen RealAUTO handelt neben Alltags-Neufahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen auch mit Klassikern und Exoten. Nach Berlin hatten sie zwei offene italienische Traumwagen der 1960er in klassischem rot mitgebracht. Neben einem Alfa Romeo 2600 Touring Spider von 1962 stand eine Alfa Romeo Giulia 1600 Spider von 1963.

Auf Sichtweite entdeckte ich einen meiner absoluten Favoriten in der Klassiker-Szene. Bei ChromeCars aus Jena, die sich selbst als Automotive Archeologists bezeichneten, war ein Alfa Romeo Montreal von 1972 ausgestellt, dessen von Marcello Gandini bei Bertone entworfenem Kleid sein gezeigter Originalfarbton arancia hervorragend stand. Der Alfa war eingezwängt zwischen zwei Ferrari-V8-Newtimern und einem Fiat Nuova Cinquecento. Am entgegengesetzten Eck des Standes waren gleich zwei DeTomaso Pantera zu bewundern, davon ein blaues DeTomaso Pantera push-button Modell aus dem Jahr 1971. Kenner wissen, dass die ersten 382 des von Tom Tjaarda als damaligem Ghia-Design-Chef entworfenen Mittelmotor-Boliden noch vollständig bei Vignale in Turin gefertigt wurden, äußerlich am leichtesten an den Druckknopftürgriffen erkennbar. Ab Mai 1971 verfügte DeTomaso in Modena über eine eigene Fertigungsstraße, wo die übrigen der über 7200 Exemplare mit bündig in die Türen eingelassenen Griffen gefertigt wurden, so wie der daneben stehende rote DePantera GTS von 1972.

Nicht versäumen konnte ich, auf zwei ebenfalls bei Chrome Cars ausgestellte Filmstars einzugehen, die in jeglicher Berichterstattung gehyped wurden.
Basierend auf dem Kriminalroman Polizeirevier 52, New York (Originaltitel: Mute Witness) von Robert Pike drehte Peter Yates 1968 das Krimi-Drama „Bullitt“ mit Steve McQueen in der Hauptrolle. Es enthielt bis zum Start von Fast and Furious 6 eine der längsten Verfolgungsjagden der Filmgeschichte. Zehn Minuten lang jagten sich ein grüner 1968er Ford Mustang Fastback und eine 1968er Dodge Charger R/T 440. Fans konnten bei ChromeCars den angeblich originalen Dodge Charger sehen, der als einziger von den für die Dreharbeiten aufgebauten Exemplaren überlebte.
Direkt daneben stand ein weiterer vierrädriger Filmstar. „Eleanor“, ein Shelby Mustang GT 500 von 1967 aus dem im Jahr 2000 erschienen Actionfilm „Gone in sixty seconds“.

La Missis im Sommergarten. Citroën Ami 6

Drei Originale entstanden für die Nicolas Cage in der Hauptrolle. „Eleanor“, die sich durch umfangreiche Modifikationen von der Serie unterschied, war Anlass für eine Vielzahl von Nachbauten. In Berlin war aber angeblich das Original zu sehen.
Umstanden von Porsche 911 F-Modellen und Mercedes-Benz aus den 1950ern bis 1990ern bot AnMarkClassic aus Hilden einen dunkelblauen Ferrari 250 GTE V12 von 1963 mit Ferrari Classiche Zertifikat an.

Der einzige Lamborghini auf der MotorWORLD Classics diente einem Unternehmen, das Fahrzeugpflege, -aufbereitung und Karosserie-Konservierung betrieb, als Eyecatcher, einer von insgesamt 309 mal verkauften Lamborghini LM002. Dieser potente Luxus-Geländewagen dessen matriarchalische Optik etwas einem Hummer ähnelte, ging in seiner Entwicklungsgeschichte in seiner Urversion auf eine Ausschreibung der US-Army in der zweiten Hälfte der 1970er zurück. Von 1986 bis 1993 wurde die hier zu bestaunende Version mit dem 5,2-Liter-V12 des Lamborghini Countach 5000 QV gebaut. Der 455 PS bei 6800 Umdrehungen leistende Supersportwagenmotor mit einem maximalen Drehmoment von 510 Nm bei 4500 Umdrehungen beschleunigte den 4x4 mit einem Leergewicht von 2700 Kilogramm in acht Sekunden auf 100 km/h und bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 223 km/h.
Deutlich moderater waren die Leistungsdaten einer voll restaurierten Alfa Romeo Giulia 1300 Super Lusso von 1973 in schmuckem pino verde, das Altena Classic & Rally Service aus Dänemark zu einem selbstbewussten Preis offerierte.

Zum dritten Mal begeisterte mich Potomac Classics aus Terborg/Gelderland mit einer originellen Zusammenstellung an Klassikern. Der Amphicar-Spezialist aus den Niederlanden hatte diesmal ein weißes Schwimmauto dabei. Kleinere Fahrzeuge schienen bei ihm in diesem Jahr ebenfalls im Trend zu liegen wie beispielsweise der Kleinbus Fiat 900 T von 1979 und ein in Berlin-Rudow gebauter Prototyp des AWS Shopper, der ab 1974 über 1400 mal von dem ehemaligen Borgward-Händler Walter Schätzle produziert wurde.
Noch kleiner war ein Land Rover Serie 1, der von seinem Vorbesitzer originalgetreu in fünfjähriger Handarbeit im Maßstab 1:1,55 gebaut wurde. Allerdings fertigte er die Karosserie aus Stahl und nicht aus Aluminium wie beim Vorbild. Der mit einem Benzinmotor und Automatik voll einsatzfähige Baby-Land-Rover, der in Deutschland mit einem Mopednummernschild zugelassen werden könnte, erhielt den Goldenen Bären in der Kategorie „Der Knuffigste“.

Auf den von Spuren von Elvis zwischen exklusiven Klassiker-Angeboten

Der Boulevard (Halle 20) beherbergte außer weiteren Klassiker-Händlern, deren Portfolios mit zahlreichen höherpreisigen Stuttgarter Fahrzeugen bestückt waren, weitläufige Ausstellungsflächen von Automobilherstellern und Accessoire-Anbietern. Bei soviel bling-bling und in Ermangelung französischer oder italienischer Klassiker (im letzten Jahr waren hier respektable Alfa, Lancia und Maserati zu finden) widmete ich mich jetzt doch noch einigen deutschen Fabrikaten.

Der Schwarzwälder Uhrenmarke Junghans war nicht entgangen, dass sich Liebhaber edler Klassiker vielfach auch für luxuriöse Accessoires und schöne Uhren begeistern, weshalb sie sich ebenfalls zwischen poliertem Lack und glänzendem Chrom präsentierten. Auf ihrem Stand war auch ein BMW M1 im Motorsport-Trim mit großem Heckflügel zu bewundern.

Outlaw. Von Porschewerk.com getunter 356C

Glinicke Classic Cars aus der KlassikStadt in Frankfurt hatte mehrere Porsche nach Berlin mitgebracht. Wenngleich ich luftgekühlten Heckmotorfahrzeugen aus Deutschland ziemlich distanziert begegne, rang mir der meisenblaue Porsche 356 B Roadster T5 1600 Super Baujahr 1959, neben dem ich nun stand, soviel Respekt ab, dass ich davon drei Fotos versendete.

Erstbesitzer Elvis Presley. Goldener 1968er Caddy Eldorado

Ein Stück weiter erregten die geteilten Brezelheckscheiben eines grauen Porsche 356 C aus dem Jahr 1964 meine Aufmerksamkeit. Dabei handelte es sich um einen Outlaw, aufgebaut von Porschewerk.com aus Röbel an der Müritz. Outlaws leiteten Ende der 1980er in Kalifornien eine Gegenbewegung zu den concours-tauglichen Original-Zustand-Fahrzeugen ein.

Toni Planken von TP Engineering aus dem an das Sauerland grenzenden Geseke versprach ein absolut rares Original zum Verkauf zu präsentieren. Es handelte sich um einen Porsche 911 Carrera 2.7 RS Touring aus dem Jahr 1973. Das hellelfenbein-farbende Coupé mit dem Entenbürzel und schwarzer Innenausstattung wurde in der Touringausstattung angeboten.

Mit der Exklusivität war es bei Porsche bereits damals nicht so weit her. Ursprünglich geplant als für die rennsportliche Homologation notwendige Kleinserie von 500 Fahrzeugen, wurde die erste Auflage nach dem unerwarteten Verkaufserfolg um etwa 1000 Fahrzeuge erweitert. Sehr exklusiv erschien hingegen der ausgewiesene Verkaufspreis von € 659’000,-.

Da zog ich lieber weiter ans Ende der Halle, wo ich neben einem Elvis-Pappaufsteller ein weiteres Fahrzeug von ChromeCars entdeckte, ein goldenes Cadillac Eldorado Coupé mit V8-6.4-Liter-Maschine Modelljahr 1968. Eine auf dem Armaturenbrett ausgelegte Kopie der Zulassungspapiere aus Memphis, Tennessee belegt, dass das Fahrzeug am 28. Dezember 1967 als Neuwagen auf Elvis Presley zugelassen wurde.

Möglicherweise hörten einige Mitarbeiter von BMW Classic davon und dachten sich, Elvis Presley sei ein gutes Thema für die MotorWORLD Classics Berlin. Denn beim BMW Classic Team in München war gerade die Restaurierung eines ganz besonderen BMW 507 Roadsters vollendet worden, der nach vielen Monaten intensiven Teamworks frisch in seiner ursprünglichen weißen Lackierung wie an dem Tag strahlte, als er 1957 als Ausstellungsfahrzeug auf der IAA stand. 1958 wurde dieser V8-Roadster von Hans Stuck bei Bergrennen eingesetzt und am Jahresende von Elvis gekauft, der den von Albrecht Graf von Goertz entworfenen 3,2-Liter BMW während seiner Stationierung bei der US-Armee in Deutschland fuhr.

Die aufwendige Suche und Restaurierung dieses BMW wurde PR-wirksam und medial großangelegt begleitet und die automobile Ikone nach seiner Fertigstellung auf eine Weltreise geschickt, die unter der kalifornischen Sonne beim Concours d’Elegance in Pebble Beach begann, nicht allzu weit von dem Ort entfernt, an dem dieser Rock’n’Roll Phoenix in beklagenswertem Zustand wiedergefunden worden war.

Der Knuffigste!
Handgefertigter Land Rover
im Maßstab 1 zu 1,55

Espresso Ambulanz.
Renault 4
Kastenwagen

Um so mehr freute ich mich als Klassiker-Enthusiast darüber, dass die Tour dieses prominenten BMW 507 Roadsters, von dem in der Zeit von 1956 bis 1959 insgesamt 254 Modelle gebaut wurden, nach Berlin führte. Hier hatte BMW Classic den weißen Roadster formvollendet in Szene gesetzt. Wie ein Tonabnehmer stand der offene BMW auf einer schwarzen Vinyl-Platte, im Hintergrund war stilgerecht das Ambiente eines Diners eingerichtet worden und es spielte die dazu passende Musik.

Erstklassiger Epilog im Sommergarten

Am Sonntag, dem letzten Veranstaltungstag, war auf dem kräftigen Grün des zwischen den Hallen liegenden Außengeländes nichts mehr von Herbststürmen und Dauerregen der Vortage zu spüren. An diesem goldenen Herbsttag kamen unvorstellbar viele Klassikerfahrer mit ihren rollenden Schätzchen bei strahlendem Sonnenschein in den Sommergarten.

Automobil-Journalist Johannes Hübner moderierte kurzweilig ein Programm zu den auf dem Rundweg vorbeirollenden Klassikern und Youngtimern. Neben den üblichen Alfas und Fiats entdeckte ich einige echte Perlen wie zwei Volvo 444 aus den frühen 1950er mit geteilten Heckscheiben, ein in hellblau-metallic chromglänzendes 1965er Chevrolet Corvair Cabriolet und ein opulentes dunkelblaues Chevrolet Impala Coupé 454 SuperSport sowie einen blauen DeTomaso Pantera GT4 und ein rotes von einem V6-Ferrari-Motor angetriebenes Fiat Dino 2000 Coupé von 1967.

Sichtlich großen Spaß hatte das silberhaarige Ehepaar, das in seinem Messerschmitt Kabinenroller mit zurückgeknöpftem Cabrioverdeck seine Runden auf dem Oval des Sommergartens drehte, vorbei an einem weißen Porsche 356 C Cabrio und einem zum Verkauf angebotenen schwarzen Opel Kapitän von 1963 in originaler Taxi-Ausstattung. Meine ungeteilte Aufmerksamkeit zog auch die 34jährige Héléna auf sich, die darauf wartete, von mir abgelichtet zu werden (eine Citroën LNA 11E, Jahrgang 1983), ebenso wie la Missis, (Citroën Ami 6 von 1963) und ein blauer Citroën GS 1220 Club Break, womit ich hier lediglich eine äußerst lückenhafte Aufzählung der Highlights vorgenommen habe.

Nach so vielen beeindruckenden automobilen Impressionen ging ich nochmals zur Sommerterrasse, wo Johannes Hübner das Publikum unermüdlich mit seinem unvorstellbaren Hintergrundwissen zu jedem im 15- bis 30-Sekunden-Takt bei ihm vorbeikommenden Auto bereicherte.

Resümee

Einen neuen Besucherrekord von 28’500 Fach- und Publikumsbesuchern (2015: 20’000, 2016: 25’000), vermeldeten die Organisatoren stolz.
Wie viel auf der „Verkaufsmesse“ auch tatsächlich gekauft wurde, ist eine Frage, die sich ein Club glücklicherweise nicht zu stellen brauchte.
Die im Oberhaus ansässigen Kleinhändler, deren Geschäftsmodell darauf fußte, ihren Schnitt durch das umschlagen möglichst vieler ihrer niedrigpreisigen Artikel zu erreichen, waren äußerst unzufrieden darüber, wie knauserig das Berliner Publikum gewesen sei.

Auf Rundfahrt im Sommergarten. Viel Spaß hat dieses Ehepaar mit seinem Messerschmitt

Meinem subjektiven Empfinden nach waren etwa die Hälfte der Fahrzeughändler zum ersten Mal auf der MotorWORLD Classics Berlin vertreten. Genau wie im Vorjahr hatten sich hingegen aber offenbar auch genauso viele Aussteller dafür entscheiden, kein zweites Mal zur Berliner Messe zu kommen. Um so erfreulicher, dass die stets gutgelaunte Crew von „Metalclean Chem-Tools“ mit seinem stilvollen Verkaufswagen bisher in jedem Jahr dabei war.
Der MotorWORLD Classics-Veranstalter hat angekündigt, dass es vom 4. bis 7. Oktober 2018 wieder „Achtung! Achtung! Hier spricht Berlin“ aus den Lautsprechern der historischen Messehallen krächzen wird. Allen, die Lust auf einen abwechslungsreichen 1 ½- bis vierstündigen Rundgang über eine Retro-Mobil-Veranstaltung verspüren, die sich wohltuend von den hochkarätigen Klassiker-Messe-Flagschiffen abhebt, sei empfohlen: „Save the date!“

Text und Fotos: Lutz Lemke

Mehr Fotos von der MotorWORLD Classics 2017
auf meiner öffentlichen Flickr-Plattform:
https://www.flickr.com/photos/transaxle/albums

Von Lutz Lemke stehen außerdem diese zwei ausführlichen Artikel zum Download zur Verfügung (Link auf unserer PeReCi Website www.pereci.de):

Essen-Motorshow 2016 — Messe Essen, 25.11. bis 4.12.2016
Besuch der 49. Essen Motorshow

Retro Classics Bavaria 2016 — Nürnberg, 9.12. bis 11.12.2016
Debüt einer kleinen Schwester
Die erfolgreiche Stuttgarter Klassiker-Verkaufs-Messe
hat bayerischen Nachwuchs