Essen-Motorshow 2016

Messe Essen, 25.11. bis 4.12.2016
Besuch der 49. Essen Motorshow

Text: Lutz Lemke, Berlin
Fotos: Lutz Lemke, Berlin, und Jens Krämer, Essen

Prolog

Essen, 3. Dezember 2016, dicht gedrängt stehen die Fahrgäste in der U-Bahn, aus der ich an der übernächsten Haltestelle aussteigen werde. Es ist Samstag, kurz vor halb neun, die Außentemperatur liegt knapp unter dem Gefrierpunkt.
Um mich herum auffallend viele junge Menschen. Sehr junge Menschen, von denen sich ein nicht unerheblicher Teil vermutlich im Fahrstundenalter befindet oder die bestandene Führerscheinprüfung noch nicht allzu lange zurück liegt. Alle haben dasselbe Ziel, mein Ziel!

Heute besuche ich zum ersten Mal die Essen Motorshow, kurz EMS, ein seit 1968 alljährlich zum Rennsportsaisonende im November/Anfang Dezember stattfindendes PS-Festival, bekannt als eine der größten Motorsport- und Tuning-Messen. Hier werden laut Oliver Kuhrt, Geschäftsführer der Messe Essen, „sportliche Fahrzeuge und Marken regelrecht gefeiert".
Also genau das, was wir tun, wenn wir mit unseren Clubfreunden an den zahlreichen wie vielfältigen Klassiker- und Youngtimer-Veranstaltungen teilnehmen.

Darüber hinaus hat sich die Veranstaltung den Ruf erworben, eine ansehnliche Präsentation an klassischen Fahrzeugen und damit korrespondierenden Themen zu bieten. Diese These soll an diesem zweiten Adventwochenende einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. Mit den meisten Fahrgästen verlasse ich die U-Bahn und erreiche den Messe-Eingang Ost eine halbe Stunde vor der offiziellen Öffnung.
Der Strom der Eintreffenden ist so groß, dass die Besucher bereits in Halle 12 eingelassen werden, die zum puffern des Messepublikums genutzt wird. Zu sehen gibt es hier tuningXperience vom Feinsten, überwiegend customized Youngtimer und Klassiker, wobei die Fahrzeuge nicht nur optisch getunt sind.

In dieser Halle steht ein ganz besonderen Tuning-Objekt mit einem Scudetto im Kühlergrill und Transaxle-Layout. Ein weißer Alfa Romeo 75 V6 Baujahr 1986 mit Leistungsdaten, die jedem Motorsport und Tuning-Fan das Wasser im Mund zusammenlaufen lässt. Die italienische Formel Eins- und LeMans-Rennfahrerin Maria Grazia „Lella" Lombardi pilotierte diesen Alfa 1986 in der Europaische Tourenwagen Europameisterschaft ETCC.

Alfa Romeo 75 V6 24V 3.8 OKTech Racing (1986)
Europäische Tourenwagenmeisterschaft

Dank abgenommener Motorhaube ist der Blick frei auf den von OKTech Racing aufgebauten 3.8-Liter 24-Ventil-Motor, der nicht weniger als 436 PS bei 9000 Touren leistet. Fabulös!

Wenige Schritte davon entfernt nehme ich einen zum Verkauf stehenden Lamborghini Murciélago LP-640 6.5 V12 von 2007 in ansprechendem grigio telesto fast schon als gewöhnlich wahr. So schnell vernebeln Öl-, Benzin- und Lackdämpfe mein Urteilsvermögen. Jedoch möchte ich mich hier nicht ausschließlich auf eine Berichterstattung über italienische Fahrzeuge konzentrieren, sondern auf der Europakarte automobiler Vielfalt auch nach links oben über den italienischen Stiefel schauen oder noch nach viel weiter oben.

Weniger als zwei Stunden nach meiner Ankunft habe ich die Bekanntschaft mit dem Vorstand eines Markenclubs gemacht und krabble durch den Innenraum eines konsequent als Rennsportauto aufgebauten Saab R900 Coupé, das mit optimierter Turboaufladung circa 330 PS an die Frontachse schickt. Dem Kernstück des P.S.A.-Konzerns blieb erfreulicherweise erspart, was Saab Automobile und einigen anderen Traditionsmarken wie Matra oder Talbot widerfahren ist. Aber darüber wurde an anderen Stellen viel diskutiert und berichtet, deshalb nehme ich den geneigten Leser stattdessen mit auf einen Rundgang durch einige der zwölf Hallen.

Blauweiße Propeller dominieren die Tuningszene

Für mich als dem Customizing bisher eher weniger zuge-wandten Petrolhead drängt sich auf der EMS schnell der Eindruck auf, dass das am häufigsten anzutreffende Tuning-Objekt der Newtimer-Ära bayrischen Ursprungs ist. Nein, es trägt keine vier Ringe am Kühlergrill sondern den blauweißen BMW-Propeller auf der Motorhaube. Youngtimer-Fans erinnern sich,

wie Alessandro Nannini und Nicola Larini neben weiteren namen-haften Alfa Romeo 155-Piloten den BMW M3 und allen anderen das Fürchten lehrten, in den 1990ern bei der DTM und anderen motorsportlichen Tourenwagen-Wettbewerben. Dennoch: Auf der EMS dominiert die bayrische Dreier-Serie als Objekt der Begierde oder Träume, abhängig davon, ob die Besucher 1992 überhaupt schon geboren waren, lediglich im Computerspiel ihre Runden drehten oder bereits selbst legal hinter dem Volant sitzend über den Asphalt kurvten.

AC Schnitzer ACL2 Concept Car (2016)

Mit der Diversifikation des BMW-Modell-programms, nennen sich die Spitzenversionen der modernen Dreier-BMWs, vollgepackt mit Hightech, M240i oder M4 Coupé. Sensibel austarierte Assistenzsysteme ermöglichen Fahrleistungen, die fast jedem Youngtimer-Supersportwagen alle Ehre bereiten würden. Als ein Lamborghini Countach noch den uneinnehmbaren Spitzentrumph im Autoquartett darstellte, galten die Fahrleistungen heutiger Sportwagen für ein straßenzugelassenes Auto der 1970er und 1980er praktisch als unerreichbar.
Modernen Regelsystemen, optimierter Strömungsdynamik und nahezu unsichtbaren technischen Innovationen ist es zu verdanken, dass Spitzenfahrwerte innerhalb der vergangen 20 Jahre ganz erhebliche Steigerungen erlebten.

Gegenstand der EMS ist jedoch, zu demonstrieren, dass es keine Messlatte gibt, die sich nicht noch weiter nach oben verschieben ließe. Im Tuning jenseits der Serie zählt AC-Schnitzer zu den ganz Großen der Szene. Die Aachener zeigen mit dem ACL2 ein auf 570 PS getuntes voll einsatzfähiges Konzeptfahrzeug auf Basis eines BMW M235i mit modifiziertem BMW M4-Motor. Das als Technologieträger konzipierte Einzelstück mit einem Drehmoment von 740 Nm erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h und beschleunigt in weniger als vier Sekunden auf 100 km/h. Konsequenter Leichtbau führt zu einem Trockengewicht von 2,6 Kilo pro PS, womit laut Pressetext das Niveau eines Ferrari 458 Italia unterboten wird. Mit 149‘000 Euro würde der in sehr stilvollem lindgrün lackierte Über-BMW als Serienfahrzeug zu Buche schlagen. 7:29.44 beträgt die gemessene Zeit auf der Nordschleife, mit der AC-Schnitzer diesen Zweier-BMW bewirbt.

Da schmunzle ich als italophiler Petrolhead kräftig in mich hinein. War es 2015 doch ein serienmäßiger Alfa Romeo Giulia QV, der auf der Nordschleife 7:39.00 vorlegte und einen Aufschrei des Entsetzens unter BMW-Fans hervorrief, denn der heißgeliebte BMW M4, der bis dahin als das Maß aller Dinge galt, wurde um 13 Sekunden deplatziert.

Hot Hatches mit Historie und Klasse von Abarth bis VW

Abarth, mit dem Sternzeichen seines Namensgebers Carlo Abarth, dem Scorpione, im Logo, ist vermutlich eine der ältesten am Markt aktiven Tuning-Abteilungen. Die aktuellen Abarth-Versionen auf Basis des Fiat Cinquecento erfreuen sich großer Beleibtheit. Wenngleich auf Distanz zur BMW-Dominanz, sind die freundlich dreinblickenden Retro-Look-Mobile ein fester Bestandteil der Motorshow.
Wer es aufgrund ihres belagerungsähnlichen Zustandes nicht schafft, bei einem der Zubehöranbieter oder -händler, die einen Abarth ausstellen, probezusitzen, dem bleibt der Abarth-Werks-Stand. Dort darf auch ein Abarth 124 Spider in der Optik seines ruhmreichen Vorfahren geentert werden. Allerdings präsentiert sich das Modell von 2016 mit zurückgeklapptem Faltverdeck anstelle eines fest verschraubten Hardtops.

„Mehr Leistung macht ein Auto auf der Geraden schneller, weniger Gewicht macht es überall schneller“, soll Colin Chapman, englischer Rennwagen-Konstrukteur und Gründer der Rennsportmarke Lotus, in den 1950ern gesagt haben. Ein physikalisches Gesetz, das bei Betrachtung vieler Supersportler in Serienausstattung mittlerweile einen untergeordneten Stellenwert einzunehmen scheint, physikalisch betrachtet aber Nichts von seiner Relevanz verloren hat.

Alfa Romeo hat sich daran erinnert und uns 2013/2014 den Alfa 4C mit einem Leistungsgewicht in fahrbereitem Zustand von rund 4 PS pro Kilo Fahrzeuggewicht geschenkt, pardon beschert. Dieses unvorstellbare Spaßgerät, das eine fantastische Bereicherung des Neuwagenmarktes im Segment fahraktiver vierzylindriger Mittelmotorsportwagen mit unendlichem Funfaktor darstellt, durfte ich 2014 selbst auf einem Afterwork-Drive-Event rund um Charlottenburg pilotieren. Schade, dass ich in Essen lediglich die britischen Pendants finde. Lotus Esprit und Exige in allen Versionen und leistungsmäßigen Ausbaustufen mit bis zu 460 PS! Die machen sicherlich nicht nur auf der Nordschleife mächtig Spaß.

Lange bevor der Begriff hot hatch geprägt wurde (die holperige deutschsprachige Bezeichnung Kompaktsportwagen gibt die Aura, die dieser Fahrzeuggattung anhaftet, nur unzureichend wieder), zeigte sich bei der Rally Monte Carlo der Jahre 1964 bis 1967, dass sich das Konzept von Colin Chapman in der Praxis erfolgreich gegen eine PS-Übermacht behaupten konnte. Der lediglich 70 PS starke Mini Cooper S gewann drei Mal vor seinen bis zu viermal so starken Gegnern. Minis, überwiegend allerdings die nach 2000 von BMW lancierten Modelle, gibt es auf der EMS in unterschiedlichsten Individualisierungsgraden zu sehen, mehrheitlich in der Version des Mini-Haustuners John Cooper Works. Es bedarf allerdings einiger Aufmerksamkeit, sie zu entdecken.

Ganz anders sieht es mit Autos aus dem Hause des selbsternannten Erfinders einer ganz besonderen hot hatch-Generation aus. Volkswagen nimmt für sich in Anspruch, eine Gattung zu begründen, die mit drei Buchstaben mehr ausdrückt, als die meisten von Marketingstrategen erschaffenen Erlebniswelten: GTI. Anlässlich des 40jährigen Golf-GTI-Jubiläums wurden eine ganze Reihe an Fahrzeugen vom Ur-GTI mit kleinen Rückleuchten und schwarz eingefasster Heckscheibe bis zum aktuellen Golf-VII aufgereiht. Hinzu kommen verschiedene mehr oder weniger

Michèle Mouton - Peugeot 205 Turbo 16 Evo1 XU8T 1.8 - 350 PS

originell gestaltete Exponate. Beispielsweise das Modell Turkish (Air)lines, ein 4türiger weißer Golf-V GTI, der nahezu bis zur Unkenntlichkeit tiefergelegt ist.

Dass Volkswagen in der virtuellen Welt einen festen Platz erobert hat, zeigt sich bei der Game-Convention-Generation in der Rennsimulation „Gran Turismo 6“ für SONY Playstation 3 . Unter den verfügbaren Fahrzeugen kann der Spieler einen VW GTI Roadster wählen – ein Auto, das in der realen Welt gar nicht existiert. Das galt zumindest bis zum Jahr 2014.
Auf dem jährlich stattfindenden GTI-Treffen am Wörhersee enthüllte Volkswagen im Mai 2014 seinen Gran Turismo 6 Golf GTI Roadster Concept. Ein schnittig gestylter in geschmackvollem dunkelrot lackierter ultraflacher Roadster mit niedriger Frontscheibe und riesigem Heckspoiler, dem ein Auftritt in einem Science-Fiction ebenfalls gut zu Gesicht stehen würde. Das fahrtüchtige Einzelstück ist mit einem Dreiliter großen 503 PS starken Sechszylinder ausgestattet, dessen Leistung alle vier Räder antreibt. Derartig Originelles sind wir sonst eher von französischen Marken gewohnt. Wie wäre es also mit einem gestrippten DS3 Racing in pégase-gelb?

Mit hot hatches und GTIs hat sich in Europa während der 1980er und frühen 1990er vermutlich das wiederholt, was in den USA knapp zwanzig Jahre zuvor mit für viele jüngere Käufer erschwinglichen für damalige Verhältnisse gut motorisierten Pony Cars stattgefunden hat und den daraus erwachsenen hochmotorisierten Muscle Cars. Unbestreitbar ist, dass Volkswagen zur umfassenden Verbreitung eines GTI beigetragen hat. Erfunden haben die Wolfsburger das Kürzel hingegen ganz sicher nicht. Bereits 1962 debütierte der bei Vignale gefertigte Maserati 3500 GTI. G.T.I. Steht für Gran Turismo Iniezione, wie italophilen Klassiker-Enthusiasten bekannt ist.

Gruppe-B Peugeot 205 Turbo 16 von Michèle Mouton auf dem Peugeot-Stand

Während Volkswagen sich mit Einführung seines zweiten GTI auf Basis des größeren und schwereren Golf II allmählich von den Grundsätzen des hot hatches, einem kleinen kompakten Auto mit viel Leistung, entfernte, brachte Peugeot 1984 seinen GTI, der außerhalb des deutschsprachigen Raums bis heute als „der wahre GTI“ gefeiert wird. Historisch betrachtet lag Frankreich mit dem Launch eines hot hatch zeitlich ohnehin eine Nasenlänge vor Volkswagen. Denn im Laufe des Jahres 1976 kam dort das neue Spitzenmodell des Bestsellers Renault R5 als Renault R5 Alpine mit 93 PS auf den Markt, der Golf GTI mit einem 110 PS leistenden Audi 80 GTE-Motor stand erst ab November 1976 bei den Volkswagen-Händlern.
Der vielerorts ausgeprägte Kultstatus der hot hatches Renault R5 Alpine und Peugeot 205 GTI manifestierte sich vermutlich durch die von den Großserienmodellen abgeleiteten Mittelmotor-Boliden, die als Renault R5 Turbo und Peugeot 205 Turbo 16 große Erfolge im Motorsport einfuhren. Auf dem spärlich besuchten Peugeot-Stand finde ich das Siegerfahrzeug der Deutschen Rallye-Meisterschaft 1986, ein von Michèle Mouton pilotierter Peugeot 205 Turbo 16 Evo1 mit Allradantrieb und 350 PS starkem Mittelmotor. Über so viel Historie zum Anfassen freut sich der Klassiker- und Youngtimer-Fan.

Wenn es um erfolgreiche Rallyefahrzeuge geht, die auf motorsportliche Siege in Serie abonniert waren, drängt sich eine Impression in den Vordergrund, die sich ebenfalls gut in den Themenschwerpunkt hot hatch einfügt. Wiederholt handelt es sich um ein Modell aus bella Italia, den Lancia Delta HF Integrale. Zu moderaten Preisen in optisch gutem Erscheinungsbild werden verschiedene Lancia Delta HF Integrale 2.0 Turbo aus der Pre-Evo-Ära angeboten, mit bis zu sechsstelligen Laufleistungen und kurz vor der H-Kennzeichenreife stehend. Ich bin ein großer Fan dieses von Giorgetto Giugiaro designten Kompaktsportwagens, auch wenn ich nie den Ehrgeiz aufbringen werde, ein eigenes Exemplar zu fahren.

Von Giorgetto Giugiaro stammt auch das brillante Design des Alfa Romeo Alfasud. Der technisch geniale Kompaktwagen setzte 1972 mit seinem Boxermotor und bauartbedingten tiefem Schwerpunkt sowie zahlreichen für die damalige Epoche herausragenden technischen Lösungen einfach fahrdynamische Maßstäbe, die in der Kompaktwagenklasse von den übrigen Fahrzeugherstellern noch lange Zeit unerreicht blieben. Als ti-Version führte die Mailänder Marke bereits im Jahr 1973 die erste hot hatch-Version des in Pomigliano d‘Arco bei Neapel gefertigten Alfa Romeo Alfasud ein. Etwas heißer motorisiert wurden damit ambitionierte Sportfahrer angesprochen, deren Alfasud ti an Doppelscheinwerfern und einem schwarzen an der Heckabrisskante aufgesetzten Heckspoiler erkennbar waren.

Alfa Romeo Giulietta 2.0 QV Turbo TCR FIA (2016)
Team Romeo Ferraris ADAC TCR Germany

Ein roter Alfa Romeo-Alfasud-Nachfahre der Gegenwart mit riesigem schwarzen Heckflügel und ausgestellten Radhäusern wird dicht vom faszinierten Publikum auf einem ADAC-Motorsport-Stand umstanden, eine Alfa Romeo Giulietta QV in der Wettbewerbsausführung für die internationalen Tourenwagen-Rennserie TCR.
Damit spreche ich von einem Enkel des Alfa Romeo Alfasud Sprint Veloce und Alfa Romeo 33, die auf dem Stand des Alfaclub ausgestellt sind, in den konkreten Fällen modifizierte Fahrzeuge, denen anzusehen ist, dass sie noch regelmäßig an harten Motorsportveranstaltungen teilnehmen. Mit der hier beim ADAC ausgestellten Alfa Romeo Giulietta QV tritt seit 2016 das Team Romeo Ferraris in der internationalen Tourenwagen-Rennserie TCR an, natürlich mit dem Ziel, an die zurückliegenden großartigen Alfa Romeo-Erfolge im Tourenwagen-Sport anzuknüpfen. Nicht weniger als 330 PS leistet der Zweiliterturbomotor dieser heißen Giulietta QV und entwickelt ein maximales Drehmoment von 420 Nm bei 3500 Toren. Wir wünschen dem Team Romeo Ferraris weiterhin viele gute Platzierungen, Punkte und Siege.

Einzelstück - ItalDesign Giugiaro Parcour (2013)

Sonderschau historischer Alfa Romeo und Ferrari

Wer die EMS vom Eingang West aus betritt, der taucht in ein rotes Meer, das das Herz jedes Automobil-Enthusiasten bis an die Decke hüpfen lässt. Auf einer ansehnlichen Fläche wurde einiges aus Mailand und Maranello zusammengestellt, was zu Ruhm und Ehre der beiden, heute zum selben Automobilkonzern zählenden Marken, beiträgt. Folgende unvollständige Aufzählung für den interessierten Leser, der sich nicht an dem schwarzen Absperrband, der von Ordnern in gelben Warnwesten guten bewachten musealen Fläche, drängeln konnte: Alfa Romeo 6C 1750, vermutlich Baujahr 1929, Alfa Romeo 8C 2600, geschätztes Baujahr des Basisfahrzeugs 1933, Ferrari F40, anlässlich des 40jährigen von Ferrari vor 30 Jahren mit hochwertigster Rennsporttechnologie entwickelt, Ferrari F512 TR und Ferrari 575M Maranello sowie die gesamte Bandbreite der V8-Mittelmotor-Boliden und V12-Transaxle-Coupés der aktuellen und letzten drei Generationen flankiert von zwei Formel-1-Siegerfahrzeugen.

Alfa Romeo 6C 1750 (1929)

Villa d'Éste und andere Concept Cars

Auf Sichtweite zur Alfa Romeo- und Ferrari-Sonderschau sind verschiedene automobile Einzelstücke der Gegenwart ausgestellt, die ich bisher nur von Fotos kannte.

Zunächst zieht mich der in seinem Präsentationsjahr 2013 beim Festival of Speed im britischen Goodwood verunfallte Supersportwagen-SUV-Crossover ItalDesign Giugiaro Parcour Coupé in seinen Bann. Verantwortlich für dieses auf der Technik eines Lamborghini Gallardo Balboni 550-4 V10 5.2 basierende

Best of Show – Alfa Romeo 1900C Sprint Supergioiello GHIA (1953)

Concept Car, dem ein kompromisslos offener Roadster an die Seite gesetllt wurde, ist Fabrizio Giugiaro, Sohn des virtuosen Designers Giorgetto Giugiaro. Entworfen wurde das Einzelstück anlässlich des 45jährigen Jubiläums des im Februar 1968 in Turin gegründeten Italdesign-Studios, das heute mehrheitlich der Volkswagen Group gehört und von Vorstand Walter Maria de Silva geleitet wird, dem wir so schöne Entwürfe wie Alfa 156 und Alfa 147 verdanken, da er von 1986 bis 2001 im Centro Stile Alfa Romeo angestellt war. Das mit nach oben aufschwingenden Scherentüren ausgestattete ItalDesign Parcour Coupé mit vier angetriebenen Radern im 22-Zoll-Felgenformat ist ein ungeniert gegen den McLaren MP4-12C positioniertes Aerodynamikwunder,

dessen Fahrleistungen es laut TOPGEAR um nichts nachsteht. Der Giugiaro Parcour verfügt, neben einem atemberaubendem Design, über einen essentiellen Vorteil, mit dem er alle bisherigen Supersportwagen überflügelt: Er ist neben dem Fahren auf befestigtem Geläuf und Rennstrecken für den Einsatz weit abseits befestigter Straßen konzipiert, beispielsweise für einen ausgedehnten Trip durch die Tiefen Arabischer Wüsten. Voilà!

David Brown Speedback GT 5.0 V8 510 PS 625 Nm bei 5000-min

Wenngleich britischen Ursprungs passt ein weiteres Exponat sehr gut zu den hier versammelten Einzelstücken: Ein David Brown Speedback GT 5.0 V8, unschwer als ein in enger Verwandschaft zu den David Brown-Modellen von Aston Martin stehender Nachfahre zu identifizieren. Das wirklich ungewöhnliche an diesem british-racing-farbenden 510 PS starken Gran Turismo mit deutlichen Retro-Look-Anleihen an Zagato-Modelle ist, dass es bereits bei David Brown Automotive Coventry bestellt werden kann und Ende 2016 die Auslieferung begonnen hat. Was für eine spektakuläre Überraschung!

Ein erstmals bei der Villa d'Éste 2015 präsentierter Zagato Mostro Maserati 4.2 V8 steht auf dem benachbarten Podest. Dieser Zagato ist eine Reminiszenz an das Maserati 450 S Coupé Zagato Mostro von 1957. Das für eine Kleinserie von fünf Exemplaren geplante Modell wird von einem aktuellen Maserati-V8 angetrieben. Betörend wie das Design der dunkelroten aus Kohlefaserlaminat geformten Karosserie mit langer Motorhaube und schräg nach vorne oben öffnenden Türen ist der Unterbau anspruchsvoll konstruiert, ganz wie das Vorbild dieses exklusiven Retro-Design-Mobils. Die Grundlage der Zagato Mostro-Struktur bildet eine Kombination aus stählernem Gitterrohr und einem Kohlefaser-Monocoque. Please. Start the engine!

Weiteren Concept Cars vom nicht rollbaren Package-Modell bis zum voll einsatzfähigen Prototypen begegne ich auf der EMS auf vielen Ständen, wie den bereits beschriebenen Modellen von AC-Schnitzer und Volkswagen. Auf dem Stand des südkoreanischen Reifenherstellers Hankook Tires entdecke ich ein weiteres besonders erwähnenswertes Modell: Ein keck im coke-bottle-Design einer Bonsai-Corvette C3 in mehrfarbigem Chromlack präsentiertes Opel GT Concept Car mit symphatischem Stummelheck. Wenngleich gar nicht französisch wirkend, wäre es eine angenehme Bereicherung des Straßenbildes, wenn dieses Coupé in Serie ginge.

Tune It! Safe! und US-Cars

Beim Tuning wie es auf der EMS präsentiert wird, geht es neben technischer Optimierung und fahrdynamischen Spitzenleistung natürlich für viele Besucher um große optische und akustische Show. Dafür sind Fahrzeuge aus dem Land der Stars and Stripes seit jeher prädestiniert - einige Schwächeperioden seien der Höflichkeit halber aus dem selektiven Gedächtnis ausgeblendet. Daher ist es wenig verwunderlich, dass in den Bereichen der tuningXperience, die traditionell auch das gesamte Untergeschoss der Halle 1A einnimmt, eine unvorstellbare Vielfalt nach allen verfügbaren Möglichkeiten gepimpter US-Cars zu sehen ist. Die Bandbreite der weitgehend in Privatbesitz befindlichen Fahrzeuge reicht von bis nahezu zur Unkenntlichkeit individualisierten einstigen Großserienmodellen der 1950er und 1960er Jahre über ansprechend modifizierte und lackierte Corvette, Camaro und Pontiac der 1970er und 1980er Jahre bis zu hochleistungsgetunten Dodge Challenger und mit Scherentüren a la Lamborghini Countach veredelten Ford Mustang GT der Gegenwart. Darüber hinaus erscheint die aktuelle Corvette C7 Stingray beliebt bei Folierern und Effektlackierern zu sein, da einige zum Verkauf angebotene Fahrzeuge mit effektvoller Gestaltung ihrer Außenhaut eine sinnvolle Crossmarketing-Funktion erfüllen.

Reifenhersteller und große Marken der Tuningzubehörszene bedienen sich gerne publikumswirksamer Fahrzeuge wie einem Abarth, eines veredelten BMWs oder eben eines US-Cars, um die garantierte Aufmerksamkeit der Besucher zu sichern. Falls diese nicht Schlange stehen, um ein Autogramm von Det Müller oder eines anderen beliebten GRIP-Moderators zu sichern. Sofern gerade kein Star oder Sternchen der Sportwagen- und Tuning-Szene zur Autogramm- und Selfie-Stunde mit Promi lädt, ist das Gedränge dort am größten, wo Give-Aways wie Caramelle beim Karnevall an das Publikum verteilt werden oder die lauteste Show stattfindet, immer mit der Chance einen begehrenswerten Wurfpreis abzusahnen. Bei Osram Automotive treten mehrmals täglich Comedians auf. Da Osram offizieller Lichtpartner des Eurovision Songcontests ist, kennen sich die Marketing- und Eventstrategen des Münchener Mutterhauses offenbar gut im Showgeschäft aus. Erfreulich, in welchem Umfang sich insbesondere die zahlreich ausstellenden Fahrwerks- und Abgaskomponenten-Hersteller sowie Felgenspezialisten die Wirkung von weithin sicht-baren Werbemitteln zu Nutze machen und das Publikum zu mobilen Litfaßsäulen machen.

Gefühlt transportiert über die Hälfte aller Besucher seine gehamsterten Infomaterialien und Poster in einer stabilen Maxi-Tasche von Bilstein. Der Aufwand zu einer solchen praktischen Devotionalie zu gelangen, ist gering. Gegen Preisgabe der E-Mail-Adresse und eines Likes der Facebook-Site am Hersteller-Terminal gibt es Werbegeschenke satt.
Borbet, Brock-Alloys oder Telekommunikationsanbieter Vodafone sparen sich den dafür erforderlichen Schwarm an Hostessen und tragen lediglich Sorge dafür, dass die Ständer, von denen sich die Standbesucher die Einkaufstaschen oder geräumigen Papptüten pflücken können, stets gut befüllt sind.

Geringes Gewicht, optimale Passform, schöne Optik und höchste Qualität, das versprechen die Fahrzeuge einer Kampagne, die maßgeblich von Hankook begleitet wird, dem Reifenhersteller, der in einigen EMS-Hallen geradezu omnipräsent wirkt, ohne aufdringlich zu sein. Wer sich auf anderen Veranstaltungen der PS-Branche bewegt, dem ist die originelle Kampange Tune It! Safe! geläufig. Ein ganz außergewöhnlicher Polizeiwagen lässt jedes Jahr die Herzen der Tuning-Fans schneller schlagen. Zu sehen gibt es das Kampagnenfahrzeug 2016, eine 290 Km/h schnelle Corvette C7 Stingray, und bereits für 2017 den Wolf Wide 5.0 ein brandneuer Ford Mustang 5.0 V8 Fastback. Die Kampagne dieser alles andere als CO2-neutralen Muskelprotze in uniquer polizeilicher silber-blauer Erscheinung steht unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums. Alle im Polizeidienst tätigen Leser bitte ich, ihre Enttäuschung zu zügeln: Keines der bisher zwölf Polizei-Kampagnenfahrzeuge ist oder war jemals für eine Indienststellung vorgesehen. Und noch bedauerlicher: Bisher fand kein italienisches oder französisches Basis-Fahrzeug Verwendung.

Jubiläum 70 Jahre Ferrari

In Halle 1, dem „Classic & Prestige Salon“ betrete ich den Olymp der Klassikerwelt. Neben zahlreichen Einzelstücken und extrem selten gebauten historischen Fahrzeugen verschiedener Premiummarken hat der Veranstalter anlässlich des 70jährigen Ferrari-Jubiläums eine der Bedeutung dieses mobilen Kulturgutes angemessene Sonderschau kuratieren lassen.

Die Aura, die die Zusammenstelltung dieser zehn Fahrzeuge aus acht Jahrzehnten mit dem Cavallino Rampante umgibt, kann hier nicht ansatzweise wiedergegeben werden, weshalb ich mich weitgehend auf eine nüchterne Aufzählung von Modellbezeichnungen und Eckdaten beschränke.

Auf stolze € 1‘800‘000 wird der Wert eines silbergrauen Ferrari 275 GTS von 1966 geschätzt. Wahrhaftig hinreißend steht er da, dieser von Pininfarina entworfene Spyder mit 3,3-Liter großem V12-Zylinder unter der langgestreckten Motorhaube und einem Fünfganggetriebe an der Hinterachse (Transaxle-Layout). Wahrscheinlich existiert noch jedes der angeblich 200 produzierten Modelle, aber die Zahl der Sammler, die bereit wären, eine solche Schönheit zum Verkauf anzubieten, dürfte sehr niedrig sein.

Auch nach der Jahrtausendwende hat die Marke aus Maranello weiterhin Raritäten in geringen zweistelligen Stückzahlen aufgelegt. Vor mir dreht sich einer von 31 gebauten Ferrari FXX. Nicht, dass er wegen aufkommendem Schwindelgefühl vor meinem geistigen Auge rotiert, sondern auf einer Dreharmkonstruktion, die es den sich drängenden Besuchern

Wertgutachten 1,8 Mio Euro
Ferrari 275 GTS V12 3.3 Transaxle (1966)

erlaubt, diesen, mit Formel-1-Rennfahrer Rubens Barrichello als leitendem Mitglied des Entwicklungsteam entworfenen Supersportwagen, von allen Seiten zu betrachten und abzulichten. Für 1,5 Million Euro wurde der mit einem 6.3-Liter großen V12-Mittelmotor ausgestattete Ferrari FXX bei seinem Debüt 2005 angeboten. Es fanden sich 30 handverlesene Privatkäufer, die 2006 mit ihren 800 PS starken Boliden am „FXX Programme“ teilnehmen konnten, einer Renn- und Testserie, die auf verschiedenen Rennstrecken Europas und Japans ausgetragen wurde. Der letzte dieses 345 km/h schnellen Über-Ferraris wurde als No. 31 an Michael Schumacher ausgeliefert – eine Prämie für seine Verdienste in der Scuderia Ferrari.

In den Jahren 1948 bis 1953 wurden 46 Exemplare eines hier zu bewundernden Ferrari 166 MM Spyder mit zwei Liter großem V12-Colombo-Frontmotor angefertigt. Das MM in der Typenbezeichnung des vorrangig für den Motorsport konzipierten Wagens steht für Mille Miglia, dem Autorennen, bei dem diese hübschen zunächst von Touring und später auch von Vignale und Pininfarina karossierten Modelle heute am ehesten noch in der Öffentlichkeit anzutreffen sein dürften. Der 166 MM war der erste international erfolgreiche Sportwagen der Scuderia Ferrari. Für viele Ferraristi markiert er den Beginn der Erfolgsgeschichte des italienischen Rennstalls. 31 Gesamt- und 43 Klassensiege konnte der 166 MM zwischen 1949 und 1959 in 269 Renneinsätzen vorweisen.

Inoffiziell ist eine Rennstrecke in Florida sein Namensgeber. Gemeint ist der Mitte der 1980er Jahre in der TV-Serie Miami Vice zu sehr großem Ruhm gelangte Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spyder, der schnittige, ebenfalls bei Pininfarina entworfene Nachfolger des Ferrari 275 GTS. Selbstverständlich handelt es sich bei dem auf der EMS gezeigten Ferrari Daytona Spyder nicht um eine McBurnie-Replika auf Corvette-Basis mit V8-Small-Block sondern um eines der 125 echten Exemplare mit 4,4-Liter-V12-Frontmotor in Transaxle-Layout mit Fünfganggetriebe an der Hinterachse. In der Spekulanten-Szene hochpreisiger Klassiker haben die Kurs-Notierungen des Ferrari Daytona angeblich fast den Stellenwert des Dow-Jones-Index am US-amerikanischen Aktienmarkt. Bis vor kurzem wurde der Wert des hier gezeigten Ferrari mit zurück klappbarem Verdeck, ausgehend von einem von Ferrari-Classiche zertifizierten sehr guten Originalzustand, mit mindestens einer Million Dollar beziffert. Ernstzunehmende Interessenten dieses Traumwagens dürfte es freuen, dass dieser schwarze Daytona Spyder Baujahr 1971, der sich 42 Jahre in kalifornischem Familienbesitz befunden hat und laut Verkäufer John Barlow von DD Classics aus London-Richmond matching numbers aufweist, hier in Essen für 675‘000 Euro angeboten wird. Das wirkt erstaunlich, da selbst für die 1284 produzierten Ferrari 365 GTB/4 Daytona Coupé höhere Preise aufgerufen werden. Selbst Daytona Conversion, also nachträglich für Sonnenanbeter zum Spyder umgebaute Coupés, beispielsweise von Fachbetrieben wie „Scappini e Bruttomesso“ in Varese, werden in der Regel teurer gehandelt.

Nachdem ich mich für‘s Erste an dem schwarzen Daytona Spyder sattgesehen habe, wende ich meinen Blick freundlich dreinblickenden Chinese Eyes zu. Diesen Spitznamen hat sich das Ferrari 330 GT 2+2 Coupé der ersten Serie, hier auf der Jubiläumsschau aus dem Jahr 1964 in frischem azzurro, aufgrund seines prägnanten Scheinwerferdesigns erworben. Tom Tjaarda entwarf für Pininfarina ein Stufenheckcoupé mit 4-Liter-V12-Frontmotor, dessen Doppelscheinwerfer in der ersten Serie (1964 bis 1965) unterschiedlich groß waren, was ihm einen leicht asiatischen Gesichtsausdruck verleiht.

Daneben steht ein roter Rennwagen mit Straßenzulassung, ein Ferrari BB 512i von 1982. Die Bezeichnung Berlinetta Boxer weist eine Besonderheit seines Mittelmotors aus. Der aus dem

Chinese Eyes - Ferrari 330 GT 2+2 V12 4.0 S1 (1964)

Rennsportwagen Ferrari 512S von 1970 stammende auf 4943 ccm vergrößerte V12-Motor ist kein Boxermotor sondern ein V-Motor bei dem die zwei Zylinderbänke im 180-Grad-Winkel zueinander angeordnet sind. Diese Konstruktion ermöglicht eine extrem flache Bauweise und einen tieferen Fahrzeugschwerpunkt, ähnlich den Dreiliter-Rennmotoren von Ferrari 312B und Ferrari 312T in der Formel 1, die von Niki Lauda gefahren wurden. Die Berlinetta Boxer-Vorgänger BB 512 der Jahrgänge 1976-1980 verfügten über leistungsstärkere Vergaser-Motoren, die Höchstgeschwindigkeiten von über 300 km/h ermöglichten, womit sie seinerzeit nach dem Lamborghini Countach die schnellsten Serienfahrzeuge der Welt waren. Die ab 1981 mit einer mechanischen Bosch K-Jetronic Benzineinspritzanlage den verschärften US-Abgasnormen angepassten Ferrari BB 512i zählen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 283 km/h aber weiterhin zur Kategorie der Schnellsten ihrer Zeit.

Als einziges Modell, dem kein Zwölfzylinder als Antriebsquelle dient, wird auf der Jubiläumsschau ein Ferrari 288 GTO von 1984 ausgestellt. Der in insgesamt 272 Einheiten gefertigte 400 PS starke und 305 km/h schnelle GTO wurde ursprünglich entwickelt, um Ferrari in der damaligen Gruppe B ein Comeback im Rallyesport zu ermöglichen. Bei seiner Präsentation war der 288 GTO mit seinem 2,85-Liter großen V8-Mittelmotor der stärkste und schnellste Straßenwagen, den Ferrari bis dahin gebaut hatte. Dieses Modell begründete die Tradition des Baus von Supersportwagen, dem weitere Modelle folgten.

Entsprechend stehen auf der Ausstellungsfläche der Ferrari-Jubiläumsschau in Essen auch ein Ferrari F50, ein Ferrari Enzo und das erste Ferrari-Hybrid-Modell LaFerrari.

10-Ferrari 166 MM Spyder V12 2.0 (1948-1951)

Präsente Klassiker-Szene

Ich bin vollkommen überwältigt davon, wie präsent Klassiker und ernstzunehmende Youngtimer auf diesem PS-Festival sind, bei dem es sich ja eigentlich um eine der größten Motorsport- und Tuning-Messen der Welt handelt. Mit Klassikern meine ich nicht die zahllos über mehrere Hallen versammelten mit viel Liebe und in noch viel mehr Arbeitsstunden häufig in einer Hobbyschrauber-Werkstatt bis zur Unkenntlichkeit gepimpten Fahrzeuge der 1970er und 1980er, vereinzelt auch früherer Baujahre, sondern die sehr ansprechende Präsentation klassischer Liebhaberfahrzeuge im „Classic & Prestige Salon“ und auf gut gesicherten Sonderausstellungsflächen sowie auf einigen Ständen von Automobil-Herstellern und Händlern.

In Halle 1 zeigt das Auto & Technik Museum Sinsheim eines der ersten Ferrari America-Modelle. Konkret handelt es sich um von einem Ferrari 340 abgeleiteten Ferrari 342 America 4150 mit rot lackierter Pininfarina Coupé-Stufenheck-Karosserie aus dem Jahr 1953 von dem insgesamt sechs Exemplare gebaut wurden. Die Americas waren in den 1950er und 1960er Jahren die jeweiligen Ferrari-Topmodelle. Die Gran Turismi wurden mit den größten V12-Motoren ausgestattet und besaßen oft speziell angefertigte Karosserien. Das dieses Exponat von der Veranstalter-Jury mit einer der begehrten Best-of-Show-Trophäen geehrt wurde, ist sehr erfreulich.

Eine Körperdrehung und ich blicke auf einen geschichtsträchtigen italienischen Formel Eins Rennwagen mit Longnose. Die Veranstalter der Retro Classics werben mit diesem nahezu sagenumwobenen Maserati 250F von 1955. Alle Varianten und Ausführungen zusammengerechnet, sollen 32 dieses erfolgreichen Monoposto entstanden sein, der auf dem Maserati A6GCM basiert, die überwiegend an private Rennfahrerteams ausgeliefert wurden. Sehr ansprechend auf einem weitläufig eingefassten Podest präsentiert sich der dunkelgrüne Rennwagen mit der Startnummer sieben. Eine davor drapierte schwarzweiß karierte Zielflagge vermittelt historisches Motorsportflair.

Aus den Niederlanden stammt ein zum Verkauf stehender oranger DeTomaso Pantera Baujahr 1973. Dieser von Tom Tjaarda (der 1970 von Pininfarina zu Ghia wechselte) designte Supersportwagen wurde von 1971 bis 1992 insgesamt über 7260 mal gebaut (einige Quellen behaupten 9500 Stück). Die Erfolgsjahre des bei uns relativ raren Flachmanns fallen in die erste Hälfte der 1970er, als der von einem Ford 5,8-Liter-V8 angetriebene Mittelmotorsportwagen über das US-amerikanische Ford-Vertriebsnetz an bis zu 2500 Kunden jährlich verkauft werden konnte. Mit dem Zerbrechen der Ford-Partnerschaft und daraus resultierend dem Wegfall bisher genutzter Fertigungs-Möglichkeiten bei dem von Ford übernommenen Turiner Karosseriebauer Vignale, stand der Pantera nicht länger im Mittelpunkt der Unternehmensaktivitäten. Der argentinischstämmige Firmeninhaber Alejandro De Tomaso konzentrierte sich stattdessen auf die Restrukturierung seiner von Citroën übernommenen Sportwagenmarke Maserati.

Ein erfolgreiches Maserati-Produkt der Post-Citroën-Ära strahlt mich in hellblau-metallic auf dem gegenüberliegenden Stand an. Soeben habe ich mich in einen Maserati Merak 2000 GT Baujahr 1978 verliebt, der ausschließlich in der hier zu bewundernden Farbe oder in gold-metallic angeboten wurde. Von dieser Ende 1977 lancierten Version des Mittelmotortraumwagens aus der Feder von Giorgetto Giugiaro wurden nur 200 Exemplare für den italienischen Markt gebaut. Aufgrund der in Italien eingeführten Luxussteuer von 38 Prozent auf den Netto-Anschaffungspreis für Autos mit mehr als

zwei Litern Hubraum, wurde, genau wie mit Lamborghini Urraco P200 und Ferrari 208 GTB/GT4/GTS, eine deutlich leistungs- und hubraumschwächere Version angeboten. Diese Baby-Bora werden oftmals in gutem Zustand auf einem Preisniveau weit unterhalb der von Marcello Gandini entworfenen Design-Ikone Alfa Romeo Montreal gehandelt, da die Popularität nicht ganz so hoch ist, wie bei den wesentlich potenteren großen Geschwistern Maserati Merak 3000 oder Merak SS. Jetzt tief seufzen: Traumwagen zeichnen sich durch ein ganz besonderes Merkmal aus: Geschieht kein Wunder, bleiben sie Traumwagen – ein Leben lang.

Best-of-Show-Sieger ist ein Alfa Romeo

Das 1916 in Turin gegründete Designbüro Carrozzeria Ghia SpA gilt als spezialisiert auf den Entwurf von automobilen Designstudien und Prototypen. Bis in die 1960er-Jahre hinein fertigte Ghia auch komplette Automobilkarosserien in Kleinserie, die vereinzelt sogar unter eigenem Markennamen vertrieben wurden. Bis zur Übernahme durch Ford im Jahr 1970 war Giorgetto Giugiaro fünf Jahre lang Designchef bei Ghia, nachdem er 1965 sein Ausbildungsunternehmen Bertone verlassen hatte. Bei Ghia entwarf er in nur drei Monaten den atemberaubenden Maserati Ghibli. Sein Nachfolger als Ghia-Chefdesigner wurde Tom Tjaarda, der dort bis zum Auslaufen seines Vertrages im Jahr 1977 nicht nur Supersportwagen wie den DeTomaso Pantera stylte sondern auch Ford-Großserienfahrzeuge, wovon die erste Serie des Ford Fiesta möglicherweise seinen bemerkenswertesten Ford-Entwurf darstellt.

Denke ich an Ghia, kommen mir neben Entwürfen für Lancia und Fiat sowie einigen Kleinserien vorrangig amerikanische Show- und Dreamcars der 1950er und 1960er-Jahre in den Sinn, häufig auf Basis opulenter Chrysler- oder Plymouth-Fahrzeuge.

In den 1950er-Jahren wurden aber auch viele Karosserien der Alfa Romeo 1900 insbesondere Cabriolets und Coupés mit kürzerem Radstand nach Kundenwunsch von unterschiedlichen Karosseriebauern angefertigt. Neben den Größen Touring, Pininfarina und Zagato war auch Ghia ein gefragtes Designbüro, dessen Entwürfe tendenziell etwas strenger, konservativer und schwerer wirken.

Es überrascht keinesfalls, dass ein Alfa Romeo 1900 Coupé von der Essener Jury auf den erste Platz bei der Wahl des Fahrzeugs Best-of-Show 2016 gewählt worden ist. Eingekeilt zwischen einem Mercedes-Benz 300 SL-Flügeltürer und einem weißen Porsche 911 Carrera, entdecke ich den Wettbewerbs-Gewinner auf dem Stand eines Klassiker-Händlers, auf Tuchfühlung mit einem Mercedes-Benz 280 SL Pagode, mehreren Mercedes-Benz-Flachkühler-Modellen und einer Mercedes-Benz-Heckflosse. Das wirkt auf mich als Italo-Klassiker-Enthusiast nahezu blasphemisch. Denn richtig wirken kann das Design dieses von Ghia entworfenen goldfarbenen Alfa Romeo 1900C Sprint Supergioiello Baujahr 1953 unter diesen Bedingungen nicht.
Davon unbekümmert trägt der Sieger eine weiße Nummer 400 auf jeder Tür. Das 1953 als das letzte von 18 gebauten Modellen, wovon angeblich noch fünf existieren, wurde seinerzeit nach Spanien ausgeliefert. Der Erstbesitzer Gumersindo Garcia Fernandez nahm als Fahrer dieses Alfas bis 1961 an zahlreichen Rallyes teil, 1955 sogar an der Rallye Monte Carlo. Der Pokal des Best-of-Show-Erstplatzierten auf dem Dach des goldenen Alfa Romeo 1900C Sprint Supergioiello Ghia ist ein weiterer Beleg dafür, dass es vielfach Fahrzeuge sind, die nicht in Deutschland gebaut wurden, die in Klassiker-Kreisen auf höchstem Niveau eine zentrale Bedeutung für alle der Szene zugewandten Beteiligten haben.

Resümee

Die für diesen Wochenendtrip nach Essen Anlass stiftende These, dass die EMS „eine ansehnliche Präsentation an klassischen Fahrzeugen und damit korrespondierenden Themen bietet“, betrachte ich als absolut zutreffend.
Meine Begeisterung ist so riesig, dass ich mein Wohlgefallen noch weiter fasse: Guten Gewissens behaupte ich, dass sich für mich auf der Essen Motorshow 2016 eine Techno Classica light ereignete. Für mich hat es sich in vielfacher Hinsicht gelohnt, aus Berlin anzureisen und das zweite Adventwochenende darauf zu verwenden, bei der Essen Motorshow 2016 dabei zu sein.

Im Jahr 2017 feiert die Essen Motorshow ihr 50jähriges Jubiläum. Da werden es sicherlich noch mehr klassische Leckerbissen zu sehen und nochmals ausschweifendere PS-Shows zu erleben sein.

Mehr Fotos von der Essen Motorshow 2016 auf meiner öffentlichen Flickr-Plattform:

https://www.flickr.com/photos/transaxle/albums

Zeitlose Eleganz. Alfa Romeo Giulia Super 1.6 (1972)