Retro Classics Bavaria 2016

Nürnberg, 9.12. bis 11.12.2016 Debüt einer kleinen Schwester

> Die erfolgreiche Stuttgarter Klassiker-Verkaufs-Messe hat bayrischen Nachwuchs

> Text und Fotos: Lutz Lemke

Prolog

Nürnberg, 10. Dezember 2016, vier gut gefüllte Messe-Hallen und etwas mehr als drei Stunden Zeit bleiben zwei Freunden, die heute nur eines im Kopf haben. Klassische Automobile genießen.

Kontrovers wurde im Vorfeld in den Fachmedien und Diskussionsforen über die Sinnhaftigkeit der sprunghaft wachsenden Anzahl an Klassiker-Messen debattiert. Meine Meinung dazu lautet: Mehr Messen bieten hoffentlich eine ausgedehntere Vielfalt und in diesem Fall eine deutlich kürzere Anreise als zur großen Schwester nach Stuttgart (die ich noch nie besucht habe).

Am morgen sind mein Co-Pilot und ich noch etwas verschlafen, denn am Vorabend waren wir ausgelassene Teilnehmer einer Weihnachtsfeier in einem Italienischen Restaurant. Eine längere Vollsperrung ohne Ausweichmöglichkeit der Autobahn A9 kurz vor Leipzig verzögert dann die Anreise auch noch erheblich. Somit steigert sich die Spannung und die Vorfreude auf die neue kleine Schwester der erfolgreichen Stuttgarter Klassiker-Verkaufs-Messe Retro Classics von Minute zu Minute.

Doch irgendwann sind wir endlich drin, in dem vier Hallen umfassenden Messeareal.

Wie beginnen in Halle 4, wo wir eine bildhübsche Giulia auf dem Alfaclub-Stand bewundern. In dieser Halle sind auch zahlreiche regionale und nationale Clubs und Interessengemeinschaften für klassische Automobile vertreten, der für die Szene tragenden Säule.

Wenige Schritte vom Alfaclubstand entfernt warten ein Maserati Quattroporte III von 1984 und ein früher DeTomaso Pantera darauf, von neuen Liebhabern erworben zu werden. In unmittelbarer Nachbarschaft zeigt der X1/9-Club Unterfranken einige liebevoll erhaltene Mitgliederfahrzeuge.

Sehr aufgeschlossen sind die Angehörigen des TVR-Clubs, die mehrere Raritäten aus den 1960ern und und frühen 1970ern ausgestellt haben und uns begeistert Details ihrer Fahrzeuge zeigen und erläutern.

Eine ganz große Show bietet Auktionator ClassicBid dem dicht gedrängt stehenden Auditorium. Gerade wird eine frühe Corvette C1 versteigert. Unter den zur Versteigerung vorgesehenen absolut sehenswerten Exponaten befindet sich auch eine Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale 1300 von 1961 - ein wahrlich seltener Leckerbissen unter klassischen Fahrzeugen.



Ausgezeichnet mit dem Sonderpreis Best-of-Show. Alfa Romeo 51 Autovetture da Ricognizione 1900 M dohc (1952).

Ebenfalls bemerkenswert eine "Shark nose"-Limousine mit Klappscheinwerfern von 1937, ein auf Duesenberg, Gordon M. Buehring und Vince Gardener zurückgehender Cord 812 Westchester mit 289 cubic inches (ca. 4,7 Liter) Hubraum großem Lycoming V8-Motor. In dieser Ausführung dürften maximal 60 Exemplare hergestellt worden sein.

Als nächstes begeistert mich ein stromlinienförmiger Saab 92b DeLuxe von 1954, mit dem das ausstellende regionale Autohaus eindrucksvoll zeigt, dass SAAB seinen Ursprung im Flugzeugbau hat.

Schnell wird uns klar, dass wir in unserem gegenwärtigen Rundgangstempo nicht viele Hallen sehen werden. Deshalb wechseln wir in den Modus "Stationslauf" und beschließen, uns auf italienische Klassiker- und Youngtimer-Highlights zu konzentrieren. Sorry, für andere Marken wird das knappe Zeitbudget nicht reichen (abgesehen von spezifischen Ausnahmen wie etwa einem BMW M1 auf dem BMW Group Classic Stand).

Deutsche und Italienische Händler mit exzellenten Angeboten

Wir betreten die nächste Halle und uns bleibt die Luft weg: Einen Moment lang entsteht der Eindruck, wir hätten uns gerade zur Auto d'Epoca nach Padua



Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint Speciale bei SILVAUTO

gebeamt. So viele Italienische Händler, so viele Alfas. Spider Duetto, Giulia 4-porte, Bertone Coupé wohin wir den Blick wenden. Dazwischen als Sahnehäubchen ein blauer Ghia 1500 GT, jenes filigrane 846 Mal auf Fiat-Basis gebaute zum dahinschmelzen hübsche Coupé aus dem Jahr 1964. Direkt daneben strahlt ein Alfa Romeo Junior Zagato GT 1300.

Zu unserem Lieblingshändler wird SILVAUTO aus der Region Bergamo. Auf seiner Ausstellungsfläche stehen der Alfa Romeo Sprint Zagato ES30 Nummer 195 (von 1035 jemals gebauten Exemplaren), ein gelber Lancia Delta Integrale Evo I und als Superlativ eine rote Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint Speciale (tipo 101.21, Baujahr 1963) sowie Ferrari mit V8- und V12-Zylinder. Dazwischen eine weitere Alfa Romeo Besonderheit aus dem Jahr 1952,

ein Alfa Matta, der von einer äußerst sachverständigen Jury mit dem Sonderpreis Best-of-Show prämiert wurde. Das erste Mal, dass ich bewusst dieses für das italienische Militär entwickelte technisch zu seiner Zeit bahnbrechende Geländefahrzeug sehe. Insgesamt 2058 Exemplare wurden während der etwas mehr als einjährigen Bauzeit gefertigt.

Als Antriebsquelle diente ein auf 70 PS gedrosselter Doppelnocker des Alfa 1900. Die offizielle Modellbezeichnung dieser Rarität lautet ziemlich technokratisch Alfa Romeo 51 1900M bzw. 52 für die Zivilversionen (die genannte Gesamtstückzahl umfasst beide Versionen). Die Bezeichnung Matta ist, wie so häufig, ein erst später von der Allgemeinheit vergebener Kosename.

Die Zeit verrinnt schnell und wir wechseln in eine weitere Halle. Hier präsentieren mehrere Marken-Hersteller ihre Classic- und Zubehör-Ableger und die Allianz einige sehr beachtenswerte Ausstellungsstücke. Überraschend schöne große Fiat aus den 1960ern und 1970ern sind zu sehen, beispielsweise ein erstklassiges blaues Fiat 2300 S Coupé von 1965.

Das von Ghia mit für gute Rundumsicht sorgende Panoramaheckscheibe designte 6-Zylinder-Luxus-Fahrzeug wurde in Italien gerne wohlwollend als "Ferrari de la Poveri" (frei übersetzt: Volks-Ferrari) bezeichnet.

Daneben das Italienische Pendant zur Heckflosse aus Untertürkheim. Ein weißer Fiat 2300 Berlina, Baujahr 1962, mit markanten Doppelscheinwerfern und einem Sechszylinder, der etwa 105 PS an die Hinterachse leitet. Die mit viereinhalb Metern Gesamtlänge seinerzeit stattliche Limousine der oberen Mittelklasse kann auf eine Höchstgeschwindigkeit beschleunigen, die deutlich über 160 km/h liegt.

Erwartungsgemäß sind dort wo Fiat ausgestellt werden, auch Fahrzeuge der einst äußerst innovativen Marke Lancia zu bewundern. Eines davon ist das Mittelmotor-Coupé Lancia Beta Monte Carlo von 1976 in zeitgenössischem grün-metallic. Kenner wissen, dass es ausschließlich mit Zweiliter-Lampredi-Motor angeboten wurde, der in dieser Version eine Leistung von 120 PS abgibt. Beeindruckend sind die kompakten Ausmaße des V4-Doppelnockenwellen-Motors, die dadurch erzielt werden, dass die Zylinder in einem ungewöhnlich engen



Attraktive Mittelmotor-Lancia

Winkel zueinander angeordnet sind, was dieses in vielen verschiedenen Ausbaustufen in zahlreichen Fiat-/Lancia-Modellen eingesetzte Triebwerk im Motorraum wesentlich kleinvolumiger wirken lässt als es tatsächlich ist.

Augenschmaus "Made in Italy" wohin wir uns wenden

Einen silbergrauen Augenschmaus mit schwarzer Motorhaube und werkseitigen Kotflügelverbreiterungen bietet ein Händler aus Neckarwestheim an. Einen originalen DeTomaso Pantera GTS aus dem Jahr 1972 dessen 5,8-Liter großer Ford-V8-Mittelmotor 330 PS mobilisiert. Der in Italien ausgelieferte und dort kürzlich restaurierte Bolide mit einer Laufleistung von 19'500 Kilometern erreicht mit seiner amerikanischen Leistungsquelle eine Höchstgeschwindigkeit von über 280 Stundenkilometern.

Sehr weit war die Anreise der Creators of engineering excellence. In Nürnberg präsentieren sie die bildschöne Replika eines Alfa Romeo 8C Monza von 1932 mit 2600er-Motor. Pur Sang heißt das 1982 gegründete Unternehmen aus Argentinien, das sich erfolgreich auf den originalgetreuen Nachbau erfolgreicher Grand Prix-Fahrzeuge spezialisiert hat. Vorwiegend handelt es sich dabei um Modelle der Marke Bugatti. In der Fachpresse wird ihr Alfa Romeo 8C als die möglicherweise beste jemals erhältliche Recreation gefeiert.

Unübersehbar ist Maserati einer der ganz hell am Firmament des Klassikerhimmels leuchtenden Sterne. Wenngleich es dafür keiner Bestätigung bedarf, so zeigt sie sich dennoch darin, dass ein vom Meister der atemberaubenden Formen Giorgetto Giugiaro entworfener roter Maserati Ghibli mit einem Pokal für den ersten Platz im Wettbewerb der Schönsten Fahrzeuge auf der Retro Classics Bavaria ausgestellten Autos geehrt worden ist.

Die Sportwagen-Hersteller-Kollegen aus Maranello, die mit den meisten sportlichen erfolgen ausgezeichnete Marke weltweit, büßen neben Maserati jedoch nichts von ihrem Glanz ein. Denn Ferrari zelebriert auch hier sein 70jähriges Jubiläum und hat fast alles aufgereiht,

was wir bereits auf der Essen Motorshow (siehe Beitrag in diesem Heft) bewundern durften. Gut so, denn an dem von Pininfarina als Rennwagen mit Straßenzulassung designten Ferrari 512 BB kann ich mich niemals sattsehen. Der mit vier obenliegenden Nockenwellen arbeitende Fünfliter-Zwölfzylinder Mittelmotor vor der Hinterachse katapultiert das hier in rosso corsa gezeigte Objekt aus dem Baujahr 1979 bei voller Öffnung der sechs Doppelvergaser in knapp über fünf Sekunden auf 100 km/h. Nach seinem Debüt im Jahre 1976 war dieser Ferrari der zweitschnellste Supersportwagen der Welt mit einer vom Werk angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h, einem äußerst entscheidenden Wert beim Autoquartett-Spielen während der Grundschulpausen (schnellster Supersportwagen war der Lamborghini Countach). Hauptsächlich strengere Abgasvorschriften in den USA führten dazu, dass 1981 eine geringfügig leistungsschwächere Version mit mechanischer K-Jetronic Bosch-Einspritzanlage folgte, als Ferrari 512 BBi hier ebenfalls bei einem italienischen Händler zu bewundern.

Sitzprobe im Traum-Klassiker

Gegenüber zieht es mich auf einen kleinen Stand, auf dem neben einem Porsche 356 und einem weiteren zum dahinschmelzen schönen Maserati Ghibli ein graumetallic-farbener Lamborghini Espada 400 GT Serie II als Gesicht aus der Menge sticht. Wir sind noch dabei uns Fachsimpeleien über diesen unvergleichlichen Marcello Gandini-Entwurf hinzugeben, da werden wir bereits mit "soll ich mal die Motorhaube aufklappen" in freundlichem Österreichisch angesprochen.

Sehr beeindruckend diese zwei Dreifach-Doppel-Vergaser-Batterien des 4-Liter-V12. Sicherlich ein Genie, wer die Wartung an einem solchen Traumwagen erfolgreich ausführt. Nachdem wir ausgiebig die Nasen so tief es nur geht in den Motorraum eingetaucht haben, fasse ich allen meinem Mut zusammen, drücke meinem Clubfreund das iphone in die Hand und frage, ob ich mich hineinsetzen dürfe: "Ja freilich."

Glücklicher kann ein Petrolhead wohl kaum sein. Dieser für mich außergewöhnliche Moment einer ausgedehnten Sitz- und Geruchsprobe in meinem absoluten Traum-Klassiker wird in mehreren Schnappschüssen zum späteren Nachspüren als unvergessliches Erlebnis festgehalten. Im Vergleich mit meinem deutlich längeren Freund, der nach mir hinter dem flach stehenden Lenkrad posiert, zeigt sich, dass es für Italo-Klassiker-Enthusiasten erhebliche Vorteile bietet, lediglich mit 172 cm Körpergröße gesegnet zu sein. Nach 25 Minuten kann ich mich losreißen und jetzt beginnt für uns ein Countdown, da die Messe bereits um 18:00 Uhr schließt.

Auf dem Rückweg zu dem Clubstand in Halle 4, an dem wir freundlicherweise unsere Jacken deponieren durften, bemerken wir, dass wir eine komplette Halle übersehen haben. Im Schnelldurchlauf inhalieren wir deshalb auch hier noch verschiedene Klassiker.

Beispielsweise: Eine originale Alfa Romeo Giulia GTA 1600 - eines von 500 Homologationsmodellen (GTA steht für Gran Turismo Alleggerita; Alleggerita: frei übersetzt: "Erleichterte"), dem später nochmals die gleiche Anzahl



Unvergesslich. Lamborghini Espada 400 GT Serie 2

an GTA 1300 Junior Versionen folgten. Verschiedene gut erhaltene Lancia Appia und Flavia Modelle zu interessanten Angebotspreisen, die jeden italophilen Klassikerfreund grübeln lassen, sofern er noch Platz in seiner Halle hat.

Zu guter Letzt entdecken wir einen Alfa Romeo Alfa 6 der ersten Serie von 1979 (zu einem allerdings weit weniger attraktiven Verkaufspreis). Bei diesem Alfa Romeo-mit 2.5-Liter-V6-Motor handelt es sich um das damalige Spitzenmodell der Mailänder Traditionsmarke. Mit gerade einmal 6350 gebauten Einheiten war diesem Modell jedoch kein durchschlagender Erfolg in der Oberklasse beschert, weshalb der Verbreitungsgrad kaum über den Fuhrpark öffentlicher Institutionen in Italien hinausreichte.

Zu einem Volltreffer wurde jedoch sein auch als Busso oder Arese-V6 bezeichneter Motor, der in unterschiedlichen Ausführungen bis vor wenig mehr als 10 Jahren in verschiedenen hochmotorisierten Alfa Romeo Modellen angeboten wurde. Das erste Erfolgsmodell mit genau diesem drehfreudigen und sehr elastischen V6-Motor sowie einem unverwechselbaren Sound wurde das, aus der Feder von Giorgetto Giugaro stammende, Sportcoupé Alfa Romeo GTV6, gut von den 4-Zylinder-Geschwistern anhand des kleinen Powerdomes auf der abfallenden Motorhaube zu unterscheiden. Dieser von 1980 bis 1986 als vollwertiger Viersitzer mit für ein Coupé ordentlichem Kofferraum unter der großen Heckklappe gebaute Transaxle-Sportwagen mit De-Dion-Hinterachse (Kupplung, Getriebe und Differential

in einem gemeinsamen Gehäuse an der Hinterachse) war Zeitlebens ein ernstzunehmender Widersacher seiner Wettbewerber. In einem auto motor und sport Vergleichstest von 1984 heißt es "Zwar konnte er sich in Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung nicht von den zum Vergleich angetretenen Konkurrenten Nissan 300 ZX, Porsche 944 und Alpine A 310 absetzen - doch in der Elastizitätswertung schlug die Stunde des Alfa Romeo GTV 6. Sowohl in der Disziplin 40 bis 100 km/h im vierten Gang als auch bei 60 bis 120 km/h im Fünften ließ er die Konkurrenz deutlich hinter sich." Redakteur Wolfgang König zeigte sich von dem Alfa-Antrieb beeindruckt. Er lobte "jenen unverkennbaren Ton eines Vollbluts, dem Freunde klassischer Sportwagen nur schwer widerstehen können". Die diesen Worten enthaltene Tonalität und Emotion ist es, die uns über die ganze Messe von Exponat zu Exponat begleitet hat, egal ob wir gerade vor einem 4-, 6-, 8- oder 12-Zylinder niederknieten.

Epilog

Es bedarf sicherlich einer gehörigen Portion Superplus im Blut, um direkt am morgen nach einer rauschenden Weihnachtsfeier für einen Tagesausflug zu einer Klassiker-Messe zu fahren. Aber es hat mir grandioses Vergnügen bereitet.

Allen, die jetzt Lust bekommen haben, am zweiten Dezemberwochenende einen phänomenalen Saisonabschluss automobiler Klassiker zu genießen, kann ich den Besuch der RETRO CLASSICS BAVARIA besten Gewissens empfehlen. Gerade in der Adventszeit ist das (normalerweise) schnell über die Autobahn A9 erreichbare Nürnberg sicherlich ohnehin für zahlreiche Clubmitglieder eine Reise wert.

Für mich ereignete sich mit der Retro Classics Bavaria 2016 eine Auto d'epoca en miniature. Eine vergleichbare Dichte an hochwertigen, unübertrefflichen Italienischen Klassikern konnte ich bisher nur in Padua erleben, dem jährlich wiederkehrenden viertägigen Veranstaltungs-Mekka aller italophilen Freunde klassischer Fahrzeuge. Für mich als einem von 26'500 Besuchern hat sich der Ausflug zur ersten RETRO CLASSICS BAVARIA in vielfacher Hinsicht gelohnt und ich werde versuchen, auch 2017 wieder dabei zu sein.

Die Leser und Clubmitglieder, die mich nicht kennen, werden sich fragen, weshalb ich mein Augenmerk auf italienische Klassiker- und Youngtimer fokussiert habe, obwohl der satzungsgemäße Schwerpunkt unseres Motor-Klassik-Clubs auf französischen Fahrzeugen liegt. Die Antwort: Ich besitze kein französisches Fahrzeug, wenngleich mich viele davon faszinieren. Meine beiden ältesten Klassiker sind Alfa Romeo der 1970er und der Freund, mit dem ich gemeinsam die Messe besucht habe, besitzt ausschließlich Alfa Romeo, Lancia und einen Fiat. Sollte ich den nächsten Besuch der RETRO CLASSICS gemeinsam mit PeReCi-Mitgliedern unternehmen, richte ich meine Aufmerksamkeit in der Berichterstattung gerne stärker auf französische Klassiker. Versprochen!

Mehr Fotos von der Retro Classics Bavaria 2016 auf meiner öffentlichen Flickr-Plattform:

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



Hübscher Rücken. Duetto Spider 1750