MotorWORLD Classics Berlin 2018

Berlin Expocenter, 4. bis 7. Oktober 2018

Beeindruckende Clubszene im vierten Jahr als Rückgrat der entspannten Klassiker-Messe unter dem Funkturm

Text und Fotos: Lutz Lemke

Prolog

Ein meteorologisch betrachtet goldener Oktober veranlasste ein vielfältiges Publikum zum entspannten Bummel über die sympathische Retro-Messe MotorWORLD Classics.

Für vier Tage öffneten sich den Besuchern die Tore zu den historischen Messehallen desExpocenters unter dem Charlottenburger Funkturm.

„Achtung! Achtung! Hier spricht Berlin“ im Radiostil der 1920er-Jahre lautete die Einleitung der Lautsprecherdurchsagen genau wie in den drei Vorjahren.

Gut besuchte „Lange Nacht der Oldtimer“

In diesem Jahr wurde erstmals die „Lange Nacht der Oldtimer“ gefeiert. Am Donnerstag dem ersten Veranstaltungstag waren die Eingänge ab 17:00 für das Publikum geöffnet. Wer den eigenen Klassiker im Sommergarten parkte hatte freien Eintritt. Alle anderen Besucher erwarben ein Ticket für € 20,-- und hatten reichlich Gelegenheit, sich bei einem kostenlosen Begrüßungs-Sekt bis 22:00 Uhr in den zehn Hallen umzusehen.

Dank dieser glänzenden Idee war die Messe bereits am ersten Veranstaltungstag gut besucht und ersetzte sehr erfolgreich das vormalige Konzept des Preview-Days (der Start der drei Vorjahre, bei dem besonders interessierte Klassiker- Enthusiasten am ersten Veranstaltungstag für € 30,-- von 15:00 bis 19:00 Uhr die MotorWORLD Classics Berlin vorab besuchen durften, kann rückblickend getrost als holperig abgehakt werden).

In diesem Jahr hatte es den Anschein, dass genau das Publikum die „Lange Nacht der Oldtimer“ für einen gemütlichen Rundgang über die MotorWORLD Classics Berlin und einen entspannten Plausch mit Gleichgesinnten nutzte, das bisher sonst weder am arbeitsreichen Donnerstagnachmittag oder Freitag noch am tendenziell für die Familie reservierten Wochenende Gelegenheit für einen Besuch der Klassiker-Messe fand.

Hereinspaziert. MotorWORLD-Crew in klassischen Kostümen

Ganz groß in Szene gesetzt: Zwei Hallen mit Markenclubs

Die Hallenpläne des überall ausliegenden EXTRABLATT MotorWORLD Classics Berlin (Beilage der Märkischen Allgemeinen) verzeichneten gleich zwei Hallen, Clubhaus 11 und Clubhaus 12, als exklusiv für Markenclubs vorgesehene Ausstellungsbereiche mit insgesamt über 30 Standflächen unterschiedlicher Größen.

PeReCi feierte zwei Jubiläen und baute vier Stände auf

Der PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. war diesmal gleich mit vier aneinandergrenzenden Ständen vertreten, denn es gab 2018 zwei Jubiläen automobiler Meilensteine.

Limousine und Coupé. Entworfen wurden beide Modelle bei Pininfarina

Die PeReCi-Mitglieder feierten 50 Jahre Peugeot 504 und gemeinsam mit den 2CV-Freunden 70 Jahre „Ente“.

Strahlt wie beim Neuwagenhändler. Super restaurierte Ente

Daher gab es außer dem zentralen PeReCi-Stand mit Eifelturm, PeReCi-Garagentor und vier bemerkenswerten Fahrzeugen (1977er Citroen Ami 8, dreisitziger Mittelmotorflunder Matra Murena, gelbem Renault 15 und Peugeot D4 Bus) gleich drei weitere Stände, 70 Jahre Ente, 50 Jahre Peugeot 504 und Peugeot 504 im Motorsport, so dass insgesamt 14 Klassiker präsentiert wurden.

Gerne gesehener Evergreen. Renault 15 auf dem PeReCi-Hauptstand

Mit diesen vier Ständen belegte der PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. mehr als ein sechstel der in Halle 11.2 verfügbaren Flächen.

Nez de Cochon I Peugeot D4 B I 1962

Ein organisatorisches Glanzstück der für die Organisation verantwortlichen Clubfreunde und eine logistische Meisterleistung aller involvierten PeReCi-Mitglieder und befreundeten Unterstützer, die präsentierten Fahrzeuge termingerecht zur Messe zu bringen und die dekorativen Stände aufzubauen.

Auch hier werkelt ein luftgekühlter Zwei-Zylinder. L´Ami 8 von 1977

Alles Gute zum 70. Geburtstag, liebe Ente

Fast auf den Tag genau vor 70 Jahren, am 7. Oktober 1948, wurde die deux chevaux in Paris der Öffentlichkeit vorgestellt.

Zwei Geburtstagskinder aus den 1960ern und 1980ern

Von der Ente wurden zwischen Sommer 1949 und 1990 3'868'631 Limousinen mit charakteristischem Rolldach produziert sowie 1'246'335 Hochdachkombis in Gestalt der wegen ihrer Tauglichkeit als Campingmobil sehr beliebten Kastenente hergestellt.

Zwei Generationen. Zwei verschiedene Kühlergrill-Designs

Ungewöhnlich. Zweisitzige Schmalspur-Ente

In den 1970er und 1980er erlangte der viertürige Kleinwagen mit dem legendären Federungskomfort in Deutschland sowohl das Image eines typischen Studentenautos als auch eines automobilen Anti-Statussymbols für Menschen mi einer nonkonformistischen und konsumkritischen Lebenshaltung.Ein sehr schöner Anlass für den PeReCi, das Jubiläum dieses Sympathieträgers mit einem eigenen Stand zu feiern. Gezeigt wurden drei 2CV-Limousinen verschiedener Epochen in herausragendem Zustand und eine Kastenente. Als fünftes Exponat gab es eine gelbe auf Schmalversion umgebaute 2CV4 zu bewundern, mit zwei hintereinander angeordneten Einzelsitzen und einem voll funktionsfähigem, der reduzierten Karosseriebreite angepasstem, Rolldach.

Wo große Enten stehen gibt es auch kleine Enten

Peugeot 504: Ein Dauerläufer wird 50.

Am 19. September 1968 wurde der Peugeot 504 als Stufenheck-Limousine vorgestellt. Bei dem bis 1983 im französischen Sochaux gefertigten Modell handelte es sich um eine vollständige Neukonstruktion. Die von Aldo Brovarone im italienischen Designstudio Pininfarina entworfene Limousine der oberen Mittelklasse verfügte über zahlreiche Merkmale wie Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern mit der sie wichtigen Wettbewerbern um einiges voraus war. Die Peugeot 504 Limousine wurde unmittelbar nach ihrem Erscheinen auf Anhieb zum Auto des Jahres 1969 gewählt.

Im Frühjahr 1969 kamen ein zweitüriges 504 Coupé und ein 504 Cabriolet sowie kurz darauf auch ein Kombi auf den Markt. Außerdem wurde eine Pickup-Version des 504 angeboten, ein Fahrzeug mit einem Führerhaus für drei Personen und einer Ladefläche, sowie ein Fahrgestell mit Fahrerhaus.

Fließendes Design. Beide 504 sind aus der Feder von Pininfarina

Coupé und Cabriolet waren vollkommen eigenständige Pininfarina-Entwürfe, die keinerlei Karosserieteile mit der Limousine teilten. Bis 1983 wurden die beiden eleganten Zweitürer mit der geschwungenen Gürtellinie und den sanft abgerundeten Flächen im Pininfarina-Werk in Turin gebaut. Allerdings erfolgte die Endmontage von Motor, Getriebe, Antriebskomponenten und Fahrwerk im Mutterwerk in Sochaux. Dafür wurde jedes Fahrzeug halbfertig per Bahn von Italien nach Frankreich transportiert, ein für heutige Maßstäbe unvorstellbarer logistischer Aufwand.

Noch bis Dezember 2005 wurde der beliebte Peugeot 504 in Afrika in Lizenz hergestellt. Nach einer Bauzeit von insgesamt 37 Jahren wurde in Nigeria im Dezember 2005 das allerletzte Fahrzeug gebaut.

Insgesamt wurden 3.711.556 Exemplare des Peugeot 504 gebaut; nur die Kleinwagen Peugeot 205 und 206 kamen bei Peugeot auf höhere Stückzahlen.

Heute ein seltener Klassiker in Deutschland. Peugeot 504 Kombi

Um der Modellvielfalt angemessen Rechnung zu tragen, wurden auf dem Peugeot 504 Jubiläumsstand vier Modelle in unterschiedlichen Bauformen gezeigt. Eine Limousine, ein Kombi, eine Cabriolet und ein Coupé. Besucher, die zu schüchtern waren, um mit den PeReCi-Mitgliedern ins Gespräch zu kommen, konnten sich eingehend anhand eines Rollup informieren, auf dem alle Details zur Geschichte des Erfolgsmodells übersichtlich aufgeführt waren. Aber dazu werden viele gar nicht gekommen sein, da auf dem Nachbarstand ein absoluter Hingucker lockte.

Peugeot 504 im Motorsport

In den 1970ern gab es noch keine Hochleistungs-Boliden der Gruppe 4 oder Gruppe B im Renn- und Rallyesport. Das vermutlich bekannteste Fahrzeug stammte aus Dieppe in der Normandie, die Alpine A 110 Berlinette. Die als kompromissloser Sportwagen konstruierte Flunder wurde von 1962 bis 1977 gebaut und dominierte viele Jahre lang sehr erfolgreich die Motorsportszene. Als allergrößte Erfolge dürften jedoch die Siege in der Rallye Monte Carlo (1971 + 1973), der Gewinn der Rallye-Europameisterschaft (1970) und der Rallye-Weltmeisterschaft (1973) gelten.

Motorsportler. Alpine A110 von 1971 im Gruppe 5-Gewand

Erst wenige Hersteller hatten zu der Zeit damit begonnen, ausschließlich für bestimmte Motorsport-Einsätze konzipierte Fahrzeuge zu entwickeln. Dazu zählte der Lancia Stratos HF, der mit seinem quer eingebauten Ferrari-Dino 6-Zylinder-Mittelmotor in direkter Folge die Rallyeweltmeisterschaften der Jahre 1974 bis 1976 gewann. Danach kürzte Konzernmutter Fiat das Budget des Lancia-Werks-Teams massiv zugunsten ihres hauseigenen Fiat-Abarth-Teams.

Am häufigsten bekamen die Zuschauer von Rallyes vermutlich Autos vom Schlage eines modifizierten Opel Ascona, Opel Kadett, Ford Escort, Datsun 240Z oder Porsche 911 zu sehen. Aber auch aus heutiger Perspektive den Volumenmodellen ihrer Zeit zum verwechseln ähnliche Mercedes-Benz, Citroën und Peugeot waren zahlreich auf den teils staubigen, teils schlammigen Pisten vertreten.

Genau diese Erinnerungen lieferten den Anlass die Szene einer frühen Peugeot 504 TI Limousine bei einer Wüstenrallye nachzustellen. Stilecht mit Gittern vor Steinschlag geschützten Hauptscheinwerfern und vier Zusatzscheinwerfern schien unser Protagonist gerade eine massive Unebenheit zu überwinden, auf der vollständig mit Wüstensand bedeckten Ausstellungsfläche. Solche motorsportlichen Einsätze waren extrem hart und von einem luftgestützt operierenden Team an Service-Ingenieuren wagten die Rallyepiloten damals nicht einmal zu träumen. Daher war unsere Rallye-Replik selbstverständlich mit unverzichtbaren Reserverädern und Benzinkanistern auf dem stabilen Dachgepäckträger ausgerüstet, damit die Besatzung im Falle eines Falles selbst Hand anlegen konnte.

Auf den Spuren der Wüsten-Rallye. Peugeot 504 im Motorsport

Fahrzeuge der Marke Peugeot erfreuten sich in Afrika einige Jahrzehnte lang höchster Popularität Dank ihrer überragenden Zuverlässigkeit und ihres großen Platzangebotes. Das spiegelte sich in den motorsportlichen Erfolgen des Peugeot 504.

In der zweiten Hälfte der 1970er gewann ein Peugeot 504 mindestens einmal im Jahr in einem Austragungsland der Rallye-Weltmeisterschafts-Serie. Beispielsweise siegte 1975 und 1976 jeweils ein Peugeot 504 Berline bei der Marokko-Rallye. Dieser erstmals 1934 ausgetragene Marathon-Wettbewerb, der ausschließlich über unbefestigte Strecken führte, war die längste Rallye in der Geschichte des Rallye-Weltmeisterschafts-Sports. Im Jahr 1973 betrug die Gesamtlänge alle Strecken sogar über 5000 Kilometer und die längste Wertungsprüfung 776 Kilometer quer durch die Wüste. Unvorstellbar was Fahrern und Material dabei abverlangt wurde. Bei der seit 1959 in Kenia ausgetragenen Safari-Rallye belegten 1975 eine Peugeot 504 Berline und 1978 ein Peugeot 504 V6 Coupé den ersten Platz in der Siegerwertung. Diese 2002 letztmalig in Ostafrika ausgetragene Rallye galt als die härteste aller Rallyes.

Darauf, ob sich der Einsatz des PeReCi, der sicherlich weit weniger hart war, als die vorgenannten Motorsportveranstaltungen, auch in barer Münze ausgezahlt hat, wird an anderer Stelle nochmals eingegangen.

Jetzt mag sich der Leser mit dem Verfasser auf einen Rundgang über die MotorWORLD Classics begeben.

Ein Bus beim DS-Club Deutschland

Offenbar widmete sich der DS-Club Deutschland in diesem Jahr dem Thema „große Transportaufgaben“. Auf dem Stand wurden ein Citroën DS 19 Break von 1965 in leicht restaurierungsbedürftiger Verfassung und ein sehr schöner Citroën CX 25 TRI Break der zweiten Serie aus dem Jahr 1985 ausgestellt.

Für den schnellen Transport. Citroen CX 25 TRI Break Series II

Einen absoluten Besuchermagneten stellte das dritte Exponat dar: Ein Citroën U23 Bus Baujahr 1947 gebaut bei Carosserie Fontaine in Aubervilliers, Paris. Dieses in Werkstattfertigung von Hand gefertigte Citroën-Nutzfahrzeug Modell wurde von 1934 bis 1950 gebaut in einer Stückzahl, die bei maximal einem Exemplar pro Monat lag. Das in Berlin gezeigte Fahrzeug mit einem 56 PS starkem 2-Liter großem 4-Zylinder-Motor wurde in den zurückliegenden drei Jahren im Auftrag seines heutigen Eigentümers liebevoll bis in die Endspitzen restauriert. Dabei mussten zahlreiche Teile komplett neu nachgefertigt werden, wie beispielsweise eine der beiden Kofferraumtüren des 2650 Kilo wiegenden Achtsitzers, der mit seinem unsynchronisierten Vierganggetriebe im Bedarfsfall eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erreicht. Bevor der Bus in die Hände des heutigen Enthusiasten für französisches und italienisches mobiles Kulturgut gelangte, war der ursprünglich als Leichenwagen ausgerüstete Citroën U23 als Hotelbus im Elsass im Einsatz.

Bedauerlich, dass diese Attraktion bei der Verleihung der Berliner Bären durch den Veranstalter keine Berücksichtigung fand.

Für den gemütlichen Ausflug mit der 8köpfigen Familie.

Original restaurierter Citroen U23 Bus von 1947

Zur MotorWORLD Classics kam der Klassiker-Nachwuchs.
Probesitzen am Volant des Citroen U23

Schöne Sportmodelle und edle Coupés

Ein Clubauftritt, dem der Verfasser ebenfalls gerne einen Berliner Bären zugesprochen hätte, war der des Opel-GT-IG-Berlin. Die eloquenten Jungs zeigten vier der über 103000 mal gebauten Opel GT, darunter einen Cabrioumbau.

Nachträglich umgebaut. Der Opel GT als Cabriolet

Um den Anspruch der Aussteller zu unterstreichen, dass es sich bei ihnen um eine aktive Schraubergemeinschaft handelte, waren rund um ihre Baby-Corvettes zahlreiche Ersatzteile angeordnet und als Sitzgelegenheiten dienten ihnen standesgemäß originale Sportsitze.

Die Baby-Corvette wurden von 1968 bis 1973 produziert

Die Freunde des BMW-Veteranen-Clubs zeigten, ebenso wie der daneben liegende Glas-Club, eine kleine Auswahl ihrer Modellgeschichte. Bei BMW fiel ein in Eisenach zwischen 1953 und 1955 in insgesamt 152 Einheiten gefertigtes 327-3 Coupé besonders auf, das in seiner Grundkonstruktion auf das berühmte BMW-Vorkriegsmodell 328 zurückgeht.

Einer von 152. BMW 327/3. Bauzeit 1953-1955

Wer sich Gedanken über hochpreisige Luxus-Sportwagen der 1950er und frühen 1960er macht, der denkt an italienische, britische und deutsche Fabrikate wie Ferrari 250 GT, Aston Martin DB4 und Mercedes-Benz 300 SL. Aber auch in Frankreich wurden aufwendige Sport-Coupés gefertigt.

Facel Vega Facel HK500 mit Chrysler V8

Facel Vega baute zwischen 1954 und 1964 erfolgreich 489 Einheiten des Facel Vega HK500, der mit seinem 6,3-Liter-Motor seine vorgenannten Wettbewerber in ihren Werksangaben überflügelte. Ursächlich dafür war die Bestückung mit äußerst potenter Chrysler-V8-Antriebstechnik. Eine solche Rarität aus dem Baujahr 1960 hatten die Facel-Vega-Freunde in diesem Jahr auf ihrem Stand.

Faszinierendes Armaturenbrett. Facel Vega Facel HK500

Daneben stellten sie zwei der wenigen noch vorhandenen Facel II aus von denen insgesamt lediglich 183 Exemplare hergestellt wurden und für die es kaum einen Markt gibt, da sie sich gewöhnlich in festen Sammlerhänden befinden.

Exklusiv und nur 183 gebaut. Facel Vega Facel II

Der Alfaclub war wie in den drei Vorjahren mit seinem Alfa Romeo F12 Clubshop-Mobil und einem umfassenden Angebot an Alfa Romeo-Modellautos, Accessoires und Bekleidung vertreten sowie einer großartigen Auswahl an Literatur zu italienischen Autos, die andernorts weitgehend vergriffen ist.

Alles an seinem Platz. Alfaclub-Stand mit Clubshop

Mit drei absolut bemerkenswerten Alfa Romeo Modellen zeigte der Alfaclub Fahrzeuge, die bisher noch auf keiner MotorWORLD Classics ausgestellt worden waren. Einen metallic-anthrazitfarbenen bis ins äußerste Detail perfekten Alfa Romeo Spider 2000 Fastback von 1980 mit außergewöhnlichen Felgen von Revolution-Wheels.

Absolut perfekter Alfa Romeo Spider Fastback

Ein paar Stunden Zuwendung hätte hingegen der ausgestellte Alfa Romeo Montreal aus dem Jahr 1973 noch gebrauchen können, um ihn in wirklich gutem Zustand zu präsentieren. Das tat aber der betörendem Erscheinung des mit einem 2.6-Liter V8 ausgerüsteten Luxus-Coupé keinen Abbruch, denn die Formgebung von Bertone-Designer Marcello Gandini weist deutliche Anleihen des ebenfalls von ihm entworfenen Lamborghini Miura auf, dem ersten Mittelmotorsportwagen der Welt.

Augenschmaus. Alfa Romeo Montreal

Über strahlt wurden diese zwei beeindruckenden Alfa Romeo von einem Alfa Romeo 2600 Spider Touring in ihrer Mitte.
Von diesem viersitzigen Sechszylinder wurden von 1962 bis 1965 nicht mehr als 2154 Exemplare bei Touring in Milano gebaut. Bei seinem Debüt handelte es sich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h um das schnellste in Serie gefertigte Cabriolet. Dieser Neuzugang des Eigentümers erstrahlte in concours-tauglichem Bestzustand in der besonders bei Frauen sehr beliebten Lackfarbe prugna (italienisch: Pflaume).

Auf Hochglanz. Alfa Romeo 2600 Touring Spider

Mit den auf seinem Stand gezeigten Autos repräsentierte der Alfaclub gleichzeitig 60 Prozent aller in den Hallen ausgestellten Alfa Romeo.

Eine halbe Halle nur mit Mercedes-Benz

Halle 17 war der Name vorbehalten, um den sich der gesamte Schwerpunkt der MotorWORLD Classics Berlin drehte: *Klassiker*. Auf der Hälfte der Hallenfläche präsentierten sich insgesamt neun verschiedene Mercedes-Benz Clubs. Somit waren es insgesamt also zweieinhalb Hallen mit Ständen ehrenamtlicher Klassiker-Enthusiasten, die ihre Schätzchen mit humorvollen und originellen Ideen vier Tage lang ausstellten. Damit belegten die Klassiker-Clubs circa 30 Prozent der insgesamt vergebenen Ausstellerflächen, womit sich in beeindruckender weise zeigte, dass die Clubszene das Rückgrat der entspannten Klassiker-Messe unter dem Funkturm bildete.

Nicht nur Mercedes-Benz waren in Halle 17 ausgestellt.
Schmierstoff-Anbieter HTX liebt eine Ente. 2CV von 1966

Weniger Bling Bling, mehr Gemütlichkeit in den zwei Händler-Hallen

Weshalb die Veranstalter in diesem Jahr auf den zusätzlichen Slogan „*die Verkaufsmesse!*“ verzichteten, ließ sich leicht erahnen. Links und rechts des Entree (Halle 19) lagen die zwei Händler- und Marken-Hersteller-Hallen (Halle 18 und 20), in denen die großzügigen Ausstellungsflächen sehr übersichtlich verteilt angeordnet waren, was eine behagliche Gemütlichkeit ausstrahlte.

Klassische Alpine trifft neuen A110-Mittelmotorsportler

Da der PeReCi in diesem Jahr keine Alpine ausstellte, pilgerten die frankophilen Fans dieser Sportwagenmarke voller Spannung in den Salon (Halle 18) zum Hersteller-Stand von Alpine Cars. Und dort gab es am ersten Veranstaltungsstand eine extrem schicke rote Alpine A310 zu bewundern. Die Flunder hatte ein PeReCi-Mitglied der Vertriebsorganisation von Renault zur Verfügung gestellt. Daneben befand sich eine Lücke,

die erst am Freitag mit einer nagelneuen Alpine A110 Modelljahr 2018 in blaumetallic gefüllt wurde. Das Design dieses Neuwagens wies ein angenehm eigenständiges Design auf mit einem ausgewogenen Maß an Retro-Design-Elementen des klassischen A110.

Technisch am bemerkenswertesten war, dass das 1,8-Liter Hubraum aufweisende Herz des 1103 Kilogramm schweren Neuzeit-Sportlers nun als Mittelmotor installiert ist, der turbobeatmete 252 PS leistet. Die Sitzprobe fiel ebenfalls ansprechend aus und jeder freute sich über die Einladung zur bevorstehenden Testfahrt, die der eloquente Verkäufer großzugig ausgesprochen hatte.

Klassiker trifft Moderne.
Alpine A310 und brandneue Alpine A110

„DS Automobiles" mit eigenem Stand

Als ganz so gelungen wurde der historische Bezug bei den Kollegen der Citröen-Premiummarke DS von Teilen des Publikums nicht verstanden. Auf dem großzügigen DS Stand zog ein cremefarbenes Chapron-Cabriolet auf Basis eines Citroën DS 19 von 1966 die Aufmerksamkeit auf sich, das ein Berliner zur Verfügung gestellt hatte. Besucher, die genügend klassisches Blech bewundert hatten, konnten sich am anderen Ende des Citröen-Standes einem potenziellen Alltags-Fahrzeug der Gegenwart widmen. Eine Promoterin erläuterte hingebungsvoll die Details eines neuen DS-SUV und lud zum ausgiebigen Probesitzen ein.

Pour Tous les Jours. Citroën DS 19 Décapotable I 1966

Mehr Fotos von der MotorWORLD Classics Berlin 2018 auf der öffentlichen Flickr-Plattform:
https://www.flickr.com/photos/transaxle/albums

MotorWORLD Classics Berlin 2018

Berlin Expocenter, 4. bis 7. Oktober 2018

Beeindruckende Clubszene im vierten Jahr als Rückgrat der entspannten Klassiker-Messe unter dem Funkturm

Text und Fotos: Lutz Lemke

Ein Bertone Coupé aus den Niederlanden

Im Salon begeisterte auf's Neue *Potomac Classics* aus Terborg/Gelderland, der sympathische Amphicar-Spezialist aus den Niederlanden, mit einer interessanten Melange an klassischen Raritäten. Auch ein Bertone Coupé hatten die Niederländer nach Berlin mitgebracht.

Bei diesem roten Alfa Romeo 2000 GT Veloce aus dem Jahr 1973 handelte es sich um eine in den Niederlanden häufiger anzutreffende US-Version. Wir erinnern uns daran, dass der Wechselkurs des US-Dollar in den 1970er Jahren starken Kursschwankungen unterlag, während die italienische Lira aufgrund der in Italien herrschenden Inflation in regelmäßigen Abständen abgewertet wurde.

Bertone Coupé. Alfa Romeo aus den Niederlanden

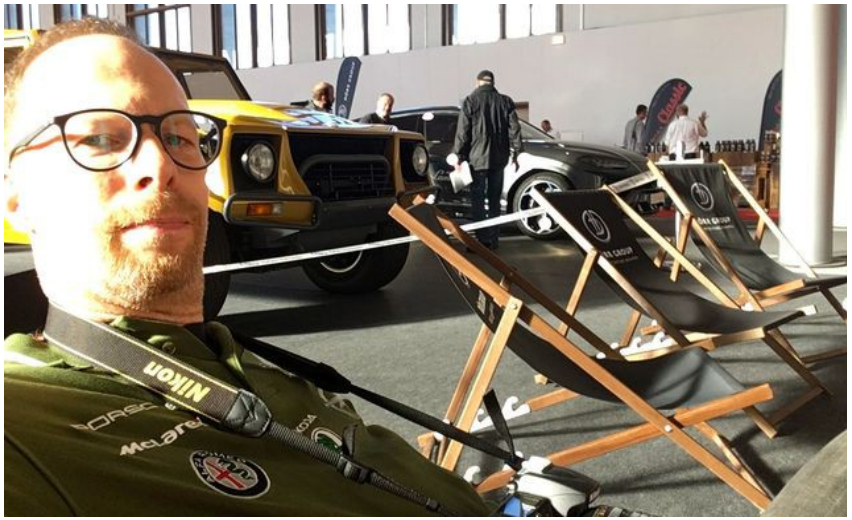
So ergab es sich, dass für den amerikanischen Markt vorbereitete Alfas, die per Seefracht von Rotterdam in die Vereinigten Staaten verschifft werden sollten, kurzerhand an niederländische Händler umgeleitet wurden, um den Verlust der Mailänder Konzernzentrale zu minimieren.

Wieweit es sich für uns verwöhnte Alfisti bei diesem mit Meilentacho und für den US-Markt charakteristischen Katzenaugen in den hinteren Flanken versehenen Alfa um einen überzeugenden Hingucker handelte, musste jeder für sich entscheiden.

Jedenfalls erschein diese einst von Giorgetto Giugiaro designte Ikone, die vor 18 Jahren restauriert und auf eine Doppelvergaseranlage zurückgerüstet wurde zugunsten der für die USA verbaute SPICA-Einspritzanlage, fair eingepreist zu sein, in Anbetracht dessen, dass auf dem gesamten Klassiker-Markt die Zahl in akzeptablem Zustand zum Verkauf stehender Bertone Coupés generell überschaubar ist

Neue Lamborghini im Glanz strahlender Klassiker-Ahnen

Beim Betreten des Boulevard (Halle 20) steuerten Besucher direkt auf einen großen Lamborghini-Stand zu.



In der sonnendurchfluteten Halle chillen. Bei Lamborghini Dörr

Hier präsentierte die Dörr Group, eine Händlerfamilie für Supersportwagen und Motorsport-enthusiasten mit Hauptsitz in der Frankfurter Klassik-Stadt, gleich mehrere Messe-Highlights für italophile Autofans jeglichen Alters.

Bereits im Juni 2018 bei den Classic Days auf dem Kudamm ausgestellt, konnte hier nun in aller Ruhe der Lamborghini Espada Serie III von Klaus-Jürgen Orth (Werbekaufmann und Gründer des IT- und Telekommunikations-Unternehmen ANCOTEL) aus Frankfurt von allen Seiten aus nächster Nähe betrachtet werden.

Familienfreundlich. Lamborghini Espada

Etwas weiter daneben ein bereits aufgrund seiner Größe extrem beeindruckender Lamborghini LM002 in ansprechenden goldbraunen Farbton. Über diesen in 328 Einheiten von 1986 bis 1993 gebauten einzigartigen Zwölfzylinder-Geländewagen mit Lamborghini Countach 5000 QV-Motor und zum Zeitpunkt seines Erscheinens in seiner Fahrzeugklasse überirdischen Fahrleistungen wurde im letzten Jahr berichtet.

Auf dem Lamborghini-Stand der Dörr Group setzte sich fort, was bereits an anderen Stellen auf dieser Messe aufgefallen war. Zwischen glänzenden Klassikern und Meilensteinen des mobilen Kulturgutes präsentierten Hersteller ihre Neuwagen.

Hier bei Lamborghini handelte es sich um drei Boliden, die naturgemäß in kleinen Stückzahlen auf den Straßen Deutschlands zu finden sein werden: Der brandneue Lamborghini Urus, ein 650 PS starkes V8-SUV, das auf 305 km/h beschleunigt werden kann. Getoppt wurde diese Supersportwagen-Fahrleistung von einem ebenfalls ausgestellten allradgetriebenen Lamborghini Aventador Roadster S in reizvollem blue sideris, dessen Höchstgeschwindigkeit mit 350 km/h angegeben wurde.

Schnellster Offroader seiner Zeit. Lamborghini LM002

Für Freunde von Rennsportfahrzeugen wurde ein Lamborghini Huracan Super Trofeo EVO aus dem Jahr 2016 gezeigt, der Teilnehmer an verschiedenen 24-Stunden-Rennen war und beim Lamborghini Super Trofeo 2017 den 3. Platz in der Europameisterschaft einfuhr.

Einmal vor dem Original des Spielzeug-Lamborghini posieren

Lamborghini Traktoren

Soviel geballte Power und extreme Fahrleistungswerte auf einem Stand, da wirkte es äußerst entspannend, dass Klima-Lounge aus Oberschwaben, ein Anbieter von intelligenten Klimatisierungssystemen für Garagen, auf seinem Nachbarstand ein kurzweiliges Entschleunigungsprogramm bot. Anstelle der sonst auf Klassiker-Messen gerne ausgestellten mobilen Hochleistungs-Meilensteine aus Sant'Agata Bolognese hatten sich die Verantwortlichen dafür entschieden, zwei Lamborghini Traktoren nach Berlin zu schicken. Somit erregten zwei in orange/hellblau lackierte Exponate aus dem Klima-Lounge Museo CCC allergrößtes Aufsehen.

Entschleunigend. Lamborghinetta mit 21 PS

Bei dem größeren der beiden handelte es sich um einen von 515 zwischen 1959 und 1962 gebauten Exemplaren des Trattori Lamborghini 3352R ausgestattet mit einem 2194 ccm großen und 35 PS starken 3-Zylinder-Motor; der kleinere erhielt sogar den bronzenen Bären in der Kategorie „der Knuffigste", einer von 320 zwischen 1957 und 1962 gefertigten Lamborghini Lamborghinetta ausgestattet mit einem 21 PS leistenden Zweizylinder 1,4-Liter Motor, Leistungsdaten, die heute spontan niemand mehr mit der Marke Lamborghini verbinden würde.

Überschaubares Angebot an Italienern

Als „Wolf im Schafspelz" pries der norddeutsche Klassiker-Händler Steenbuck-Automobiles eine modifizierte Giulia 1300 Super auf einem Gemeinschaftsstand der MotorWORLD Group an. Diesem dunkelblauen Schmuckstück aus dem Jahr 1973 widerfuhr 2012 eine ‚kompromisslose Optimierung', bei der ihm ein 2-Liter-Motor mit neuen Weber-Vergasern und einer angegebenen Höchstleistung von 176 PS eingepflanzt wurde. Äußerlich machte das Knochenheck-Julchen mit Tiefbettfelgen und Tieferlegung darauf aufmerksam, dass es sich um eine außergewöhnliche Giulia handelte, womit auch der selbstbewusste Angebotspreis für diesen 1996 nach Deutschland importierten Alfa erklärt werden könnte.

Zwei-Liter-Umbau. Alfa Romeo Giulia 1300 Super von 1973

Damit hatte sich das Angebot an Alfa Romeo in den Hallen bereits erschöpft, so wie auch insgesamt vergleichsweise wenig Italiener zu finden waren.

Vielleicht lag es daran, dass in diesem Jahr keine Versteigerung auf der MotorWOLD Classics Berlin stattfand. Denn in den drei Vorjahren stellten die Auktionshäuser immer mindestens ein echtes italienisches Highlight aus.

Ein solches hatte dafür die Scuderia Sportiva Colonia nach Berlin mitgebracht: Einen von insgesamt 524 jemals gebauten Ferrari 365 GT4 2+2, ein zeitlos schönes von Pininfarina-Designer Leonardo Fioravanti entworfenes V12-Luxus-Coupé. Dieser viersitzige Granturismo wurde in stetig weiterentwickelter Weise bis 1989 als Ferrari 400 GT, Ferrari 400i und Ferrari 412 gebaut. Alle vier Modelle, deren Grundpreise bei 89000,- bis zuletzt 190000,- DM lagen, erreichten zusammengenommen die für Kleinserienhersteller vor 20 Jahren noch beeindruckende Stückzahl von 2907 Exemplaren.

Hingucker. Ferrari 365 GT4 2+2

Eine weitere italienische Rarität desselben Klassiker-Händlers war ein Fiat 1500 Berlina von 1967.

rosso amaranto heißt die Farbe dieses makellosen Fiat 1500

Viele dieser, in den 1960er Jahren über eine halbe Million mal produzierten Mittelklasse-Limousinen, werden heute wohl nicht mehr existieren. Noch weniger dürften in einem in allen Details originalen und sehr gut erhaltenem Zustand zum Verkauf stehen wie dieser charmante 80-PS Fiat im Farbton rosso amaranto mit hellbrauner Kunstlederausstattung.

Mit einem Ferrari 575 M F1 Maranello von 2002 in carbonio nero steuerte Stehling Automobile aus Berlin ebenfalls einen der wenigen 12-Zylinder auf der MotorWORLD Classics Berlin in diesem Jahr bei. So stattlich wie die Gesamtlaufleistung war auch der Angebotspreis dieses Traumwagens mit 517 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h.

Nuovo Nero Daytona. Ferrari 575M mit V12 Hochleistungsmotor

An Fahrzeugen mit dem Cavallino Rampante gab es darüber hinaus mehrere Ferrari der 308/328-Serie in unterschiedlich stark patiniertem bzw. fragwürdig nachlackiertem Zustand, von denen sich keiner als angemessenes Fotomotiv qualifizierte.

Umso mehr eignete sich hingegen ein indischroter Maserati Ghibli 4.9 SS V8 aus dem Jahr 1970. Dieses Giorgetto Giugiaro-Designstück bot die Gassmann GmbH an, ein Nutzfahrzeug und PKW-Händler aus dem südniedersächsischen Bovenden bei Göttingen, auf dem Gemeinschaftsstand der MotorWORLD Group.

Wenige Schritte davon entfernt zeigte der Veranstalter eine Abarth Fiat 500-Rennsemmel auf Slicks und mit Sparco-Sitzen in vollem Rennsport-Ornament.

Meisterwerk aus der Feder von Giorgetto Giugiaro. Maserati Ghibli

Rennsemmel. Abarth Fiat 500

Auf dem Stand von Giełda Klasyków, dem größten polnischen Web-Portal für Klassiker, Youngtimer und Future Classics gab es in bemerkenswerter Qualität einen als Abarth 595 Sprint Speciale Replika hergerichteten Fiat 500 von 1970 und einen Fiat 500 Giardiniera zu sehen.

Hochwertige Restaurierung aus Polen. Abarth 595 Sprint Speciale Replica

Sportwagen Schöfisch fiel bisher regelmäßig mit interessanten Angeboten auf. So auch dieses Jahr, denn der Händler aus Berlin hatte einen frühen Fiat X1/9 (1. Serie, Baujahr 1974) mitgebracht. Dieser rote von Marcello Gandini entworfene zweisitzige Targa auf Fiat-Großserientechnik basierend und bei Bertone gebaut, wirkte nahezu filigran neben dem Angebot an leistungsstärkeren Klassikern und Youngtimern.

Mittelmotor Sportwagen mit Großserientechnik. Fiat X1/9

Der Ausstellungsbereich des Classic Car Centrum Berlin präsentierte sich 2018 deutlich erwachsener und größer als in den Vorjahren. Damit lag er im entgegengesetzten Trend zu den übrigen Händlern, deren Fläche gegenüber ihrer letzten Teilnahme an der MotorWORLD Classics Berlin bestenfalls gleich groß geblieben waren, tendenziell jedoch bescheidener als in den Vorjahren wirkten.

Das Classic Car Centrum stellte einige schöne und seltene Italiener aus. Ein Highlight war ein schwarzer Intermeccanica Italia Spyder mit Erstzulassung von 1971. Bei diesem 508 mal als Coupé oder Spyder in Turin im Zeitraum von 1968 bis 1970 gefertigten zweisitzigen Sportwagen mit einem 5.7-Liter großen V8-Motor aus der Corvette handelt es sich um einen Hybriden, wie europäische Autos mit amerikanischer Antriebstechnik bezeichnet werden. Weitere Glanzlichter waren ein weißer Maserati Mexico von 1972 in schnörkelosem Vignale-Granturismo-Design und ein roter Fiat Dino Spider von 1968.

Highlight. Intermeccanica Italia Spyder

Freunde der Marke Fiat erfreuten sich an einem Fiat 500 Giardiniera und einem lediglich 856 mal gebautem Ghia Fiat 1500 GT.

Ob das Erscheinungsbild dieses von seinem Karosserie-Design her bildhübschen Ghia Coupé durch die Lackfarbe schwarz und die reichlich großen Chromspeichenräder aufgewertet wurde, blieb eine persönliche Ermessenssache.

Schnörkellos. Maserati Mexico

Wunderschön. Fiat Dino 2000 Spider

Autobianchi Cinquecento Giardiniera von 1969 bei Classic Car Centrum

Mit großen Rädern. Ghia Coupé Fiat 1500 GT

Unter den Markenclubs war auch wieder der Citroën Maserati Club vertreten. Mit weitgehend identischen Autos wie im Vorjahr, worunter sich erfreulicherweise auch der im letzten Jahr ausführlich beschriebene rote Maserati Merak 3.0 befand, jene von Giorgetto Giugiaro entworfene Mittelmotorflunder mit kapriziöser Citroën-Technik.

Große Popularität des Sommergartens bei Klassiker-Fahrern und Besuchern

Bei traumhaft, trockenen Herbstwetter parkte eine rekordverdächtige Besucherzahl an Klassiker-Besitzern mit ihren Schätzchen im grünen Sommergarten der MotorWORLD Classics.

Am Samstagvormittag war der Strom der ankommenden Autos so stark, dass die Einweiser in ihren schicken MotorWORLD Classics Overalls etwas überfordert waren. Bereits zwischen 10:00 und 10:30 Uhr waren die vorgesehenen Rasenflächen des Sommergartenovals restlos gefüllt und die eintreffenden Fahrer gezwungen, auf eigene Faust irgendwo vor oder zwischen den Ausstellungshallen eine geeignete Lücke zu ergattern.

Dicht an dicht geparkt. Samstagvormittag im Sommergarten

Früher Alfa Romeo Spider Fastback im Sommergarten

Das Gros der Klassiker waren „alte Berliner Bekannte“ oder restaurierte Massenfahrzeuge der 1970er und 1980er. Der DeTomaso Pantera GT4 mit Oldesloer Kennzeichen war ebenso wieder da wie verschiedene Alfa Romeo, deren Besitzer jedoch sowohl bei dieser als auch allen vorhergehenden Veranstaltungen immer verpasst wurden.

Darüberhinaus waren diesmal auch ein roter Duetto Spider 1600 sowie ein weißer Fastback Spider unter den Fahrzeugen vertreten.

Mehr-Generationen-Treffen.
Opel Kadett A, B und C im Sommergarten

Somit war dafür gesorgt, dass sowohl Carspotter als auch alle übrigen Besucher auf ihre Kosten kamen. Die auffallend vielen Familien, die scheinbar in diesem Jahr ein selbst für Berliner Verhältnisse verhältnismäßig erschwingliches Familien-Ticket gekauft hatten, dürfen sich besonders über den attraktiven Außenbereich gefreut haben. Vielfach hatte es den Anschein, dass sich mehr Menschen im Sommergarten aufhielten als in den Hallen.

Verleihung der Berliner Bären

Eine von zahlreichen liebenswerten Aktionen auf der MotorWORLD Classics Berlin ist die Verleihung der Berliner Bären, inspiriert von den seit 1951 stattfindenden Berliner Filmfestspielen, BERLINALE.

Weshalb über die Hälfte der Berliner Bären an Empfänger gingen, über die zuvor in nahezu allen Pressemitteilungen und Medienbeiträgen berichtet worden war, gehörte zu den Dingen, über die an dieser Stelle nicht spekuliert werden sollte.

„Dit Seltenste“: BMW Art Car von Andy Wahrhol
Die BMW Group beschränkte sich darauf, wie im Vorjahr, genau eine Ikone in das gleißende Scheinwerferlicht zu rücken. Anlässlich des 40jährigen Jubiläums des von Giorgetto Giugiaro gezeichneten und bei Baur gebauten Supersportwagens BMW M1 handelte es sich in diesem Jahr um einen 470 PS starken ehemaligen Rennwagen. Ein vom US-amerikanischen Popart-Künstler Andy Wahrhol im Jahr 1979 bemaltes BMW M1 ProCar wurde von den Kuratoren, die das Fahrzeug als BMW Art Car bezeichneten, in Halle 18 stilvoll auf einem großzügigen Stand in Szene gesetzt. Die Jury zeichnete das rollende Kunstwerk mit einem goldenen Bären in der Kategorie „seltenstes Fahrzeug“ der MotorWORLD Classics Berlin aus.

Pop Art. Von Andy Warhol gestalteter BMW M1

In unmittelbarer Nachbarschaft stand der 1958er Volkswagen Sam Phoenix auf dem Stand des niederländischen Klassiker-Händlers *Potomac Classics*. Das Fahrzeug basierte auf dem Fahrgestell eines Wehrmacht-Kübelwagens von 1941 und war seinerzeit in Eigenarbeit aus verschiedenen Teilen unterschiedlicher Hersteller zusammengebaut worden.

Eigenbau mit Polyester-Karosserie. Volkswagen Sam Phoenix von 1958

Die Polyester-Karosserie wurde in einer Firma für die Rumpffertigung von Segelflugzeugen hergestellt. Dafür erhielt dieses Einzelstück einen silbernen Bären. Auf den dritten Platz kam eine Schrittmachermaschine aus dem Jahr 1928, die einst bei Bahn-Radmeisterschaften wie dem Sechstagerennen zum Einsatz kam. Entdeckt hatte die Jury dieses außergewöhnliche Stück, von dem nur noch drei Stück existieren, bei der Motorrad-Veteranen Gemeinschaft Berlin.

„Dit Originalste“: Hanomag 1,3 von 1940

Der erste Preis in der Kategorie „Das originalste Fahrzeug“ wurde in diesem Jahr für einen Hanomag 1,3 mit Berliner Ambi-Budd-Karosserie aus dem Jahr 1940 verliehen. Das unrestaurierte und erstaunlich gut erhaltene Auto stammte aus dem Archiv des Deutschen Technikmuseums in Berlin.

Den zweiten Preis erhielt die Scuderia Sportiva Colonia in Halle 18 für einen FIAT 1500 Berlina von 1967, der in allen Details original und sehr gut erhalten war.

Unrestauriert aus dem Fundus des technischen Museums.

Hanomag 1.3 Liter von 1940

Den dritten Platz belegte ein Hanomag 2/10 PS aus dem Jahr 1927 – eines der ersten Dienstfahrzeuge des Deutschen Kraftfahrzeugüberwachungsvereins DEKRA auf der Berliner AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße).

„Dit Knuffigste“: Peel P50 von 1962

Das Volumen der Berichterstattung stand im umgekehrten Verhältnis zur Größe des Autos, das den ersten Preis in der Kategorie „Das Knuffigste“ erhielt, ein Peel P50 von 1962. Bei diesem in Großbritannien gebauten, nachweislich kleinsten Auto der Welt, stand Verzicht und Minimalismus im Vergleich zu heutigen Kleinwagen im Vordergrund. Zu sehen war dieses ohne Rückwärtsgang auskommende Kleinstfahrzeug auf dem Stand des PS.SPEICHER aus Einbeck in Halle 20.

Das kleinste Auto der Welt. Peel P50 aus England

Für eine 2018 restaurierte Heinkel Kabine aus dem Jahr 1959, ausgestallt im Entree (Halle 19), wurde der Klassiker-Spezialisten AnMark Classic mit einem silbernen Bären geehrt. Der bronzene Bär konnte in Halle 20 auf dem Stand von Klima-Lounge besichtigt werden. Er stand auf der Haube des Lamborghini Lamborghinetta, einem mit einem 21 PS leistenden Zweizylinder-1,4-Liter Motor ausgestattetem Traktor aus dem Jahr 1959.

„Bester Clubstand“: Volkswagen-Bus-Fans - IG-T3

Die Volkswagen-Bus-Fans der Baureihe T3 stellten in diesem Jahr ein Dorfleben in den Alpen nach wofür sie sogar kreativ gestaltete Bühnenelemente auf Ihrem Stand aufbauten. Darüberhinaus hatte die Volkswagen-Bulli-Interessengemeinschaft, die sich kryptisch IG-T3 nennt, für Samstag, 6. Oktober 2018, zu einem großen Treffen für Volkswagen Busse mit Heckmotor direkt unter dem Berliner Funkturm eingeladen. Über diese Ankündigung und die IG-T3-Veranstalter wurde im Zusammenhang mit der MotorWORLD Classics Berlin umfassend in allen Medien berichtet.

Über 60 Familien kamen in ihren Volkswagen Bussen zu diesem Treffen, bei dem für ein ansprechendes Rahmenprogramm für die Älteren und Jüngeren gesorgt wurde. Bus-Besitzer, Begleiter und Kinder hatten viel Spaß beim Bobbycar-Parcours und beim Bobbycar-Rennen. Bereits im letzten Jahr war die IG-T3 für ihren originellen Standauftritt mit einem Goldenen Bären geehrt worden und ihr Engagement wurde auch diesem Jahr wieder mit einem Siegerpreis ausgezeichnet.

Berliner Bär in Bronze

Den silbernen Bären erhielt der PeReCi Motor-Klassik-Club für seine umfangreiche und hervorragende Standgestaltung mit Eiffelturm, überdimensionalen Tricoloren und Präsentation eines Peugeot-Rallyefahrzeugs. Zwei Jubiläen zelebrierte der frankophile Club mit einer beeindruckenden Bandbreite an Fahrzeugmodellen: Der Dauerläufer Peugeot 504 rollte vor 50 Jahren erstmals auf unsere Straßen und der in Klassikerkreisen sehr beliebte Evergreen Citröen 2CV, in Deutschland liebevoll als Ente bezeichnet, feierte das Debut vor 70 Jahren.

Zu wünschen bleibt, dass der Sponsor PSA von der Faszination, die der PeReCi mit seinen Präsentationen bei den Besuchern auslöste, profitierte. Teilweise noch zu ihren Lebzeiten wurden ja von Citroën verschiedene Nachfolger der Ente auf den Markt gebracht, von denen der symphatische 2-Zylinder-Evergreen mindestens Dyane, Visa und LNA überlebte. Heute versteht Citroën das Modell C4 als Nachfahren der legendären deux chevaux, die ebenfalls auf dem Jubiläums-Stand des PeReCi ausgestellt war. Peugeot nutzte die Gelegenheit, das neue, mit allerlei Annehmlichkeiten ausgestattete Stufenheckmodell Peugeot 508 auf einer eigenen Fläche direkt neben der PeReCi-Peugeot-504-Motorsport-Präsentation auszustellen und von einer qualifizierten Mitarbeiterin im entspannten Gespräch vorführen zu lassen. Insbesondere am letzten Veranstaltungstag erfreute sich die Möglichkeit des ausgiebigen Probesitzens äußerster Beliebtheit.

Der bronzene Bär ging an den „1. Brennaborverein Brandenburg an der Havel“, der seltene Exponate aus der 40jährigen Geschichte des Auto- und Motorradproduzenten zeigte, den Stand liebevoll dekoriert und einiges zum Nachvollziehen der Geschichte des 1945 endgültig aufgelösten Unternehmens mitgebracht hatte.

Resümee

Am Sonntagnachmittag publizierten die Organisatoren die Zahl von 31'000 Fach- und Publikumsbesuchern (2015: 20'000, 2016: 25'000, 2017: 28'500). Damit haben sie Ihr Ziel, einen erneuten Zuwachs an Besuchern zu verzeichnen, erreicht.

Die Übersichtlichkeit der MotorWORLD Classics Berlin mit einer überschaubaren Anzahl an wahren Klassiker-Highlights ermöglichte es, an allen Tagen äußerst unbeschwert durch die Hallen und den Sommergarten zu flanieren mit viel Zeit für ausgedehnte Benzingespräche.

Die an vielen Stellen zu findenden Sonnenstühle verbreiteten geradezu angenehme Urlaubsgefühle und luden bei dem fast noch sommerlichen Wetter im Sommergarten dazu ein, dort lange zu verweilen, die verbeirollenden Klassiker zu beobachten oder ausgiebig in einem frisch erworbenem Printprodukt zu blättern.

Damit unterschied sich diese Retro-Messe wohltuend von ihren größeren Geschwistern. An Standorten wie Essen, Nürnberg oder Padua empfiehlt sich im Falle eines auf einen Tag limitierten Besuchs ein äußerst diszipliniertes „Durchkämmen“ der verschiedenen Hallen und „Abarbeiten“ der Ausstellerflächen, um sicherzugehen, dass Klassiker-Enthusiasten alles, was sie dort entdecken können, wirklich zu Gesicht bekommen.

Zum Zeitpunkt als dieser Clubheftbeitrag verfasst wurde lagen noch keine bestätigten Informationen darüber vor wann die nächste MotorWORLD Classics Berlin stattfinden wird.

Meine beteiligten Clubfreunde und ich würden sich sehr freuen, wenn es auch im Herbst 2019 wieder aus den Lautsprechern krächzt: „Achtung! Achtung! Hier spricht Berlin“.

Die Sonne genießen. Im Sommergarten

Mehr Fotos von der MotorWORLD Classics Berlin 2018 auf der öffentlichen Flickr-Plattform:
https://www.flickr.com/photos/transaxle/albums