



Der gleißende Spiegel des Comer Sees taucht den Lack der Preziosen in strahlendes Licht

seltene Sportwagen zu bewundern. Darunter ein Ferrari 400 Superamerica Pininfarina, den sein amerikanischer Besitzer für 400 000 US-Dollar restaurieren ließ. Angesichts solcher Beträge fallen die 8500 Dollar Transportkosten für die Airfreight-Passage von New York nach Mailand (one way) nicht ins Gewicht.

Wegen des Verzichts auf überflüssiges Gewicht und zu Gunsten einer möglichst wind-schlüpfigen Form sind Coupé-Karosserien auf Rennwagen-

basis manchmal besonders gelungene Design-Würfe - glaubwürdige Vertreter der Design-ideale „Form follows Function“ und „Weniger ist mehr“.

Der Maserati A6GCS von 1953 aus der Feder von Pininfarina, der von der Familie Zweimüller aus Österreich präsentiert wird, belegt diese These ebenso wie ein Zweisitzer, den der Vater des Jurypräsidenten Carlo Felice Bianchi Anderloni entworfen hatte: der Alfa Romeo 6 C 2500 Touring von 1939 - eines von

einer Handvoll auf Rennchassis gebauten Coupés.

„Es spricht mit mir“, sagt Albrecht Graf Goertz, Designer von Autolegenden wie BMW 507 oder Datsun 240 Z, als er dem schwarzen Coupé ins Gesicht blickt. Und: „Es ist nicht mehr dran als nötig, es zeigt Harmonie aller Stilelemente ohne Aggression und wurde offenbar in einer glücklichen Sternstunde geschaffen.“

Neben diesem heimlichen Liebling fast aller anwesenden Designer zeigte die Familie

Herzog aus Zürich einen Rolls-Royce, der eine für die Marke untypische Leichtigkeit verkörpert. Bei Binder in Paris karossiert, besticht das von der Jury mit dem Hauptpreis „Best of Show“ ausgezeichnete Cabriolet mit einem äußerst eleganten Heck im Boattail-Stil. Nur der von Binder vorgeschlagene Kühlergrill musste umkarossiert werden, weil er den damaligen Rolls-Royce-Verantwortlichen nicht gefiel.

Ein ausdrucksstarkes Kühlergrill besitzt auch das rare

DIE „BEST OF SHOW“-TROPHÄE GEHT AN EINEN ROLLS-ROYCE PHANTOM II MIT CABRIOLET-AUFBAU DES PARISER CAROSSIERERS BINDER. DIE BEIFAHRERIN ENTFERNT DIE LETZTEN STÄUBCHEN



„DIE PFLEGE DER GESCHICHTE SPIELT EINE GANZ WICHTIGE ROLLE“



Fragen an BMW-Vertriebsvorstand Michael Ganai

? Was können Sie von den alten Autos für die Entwicklung zukünftiger Modelle lernen?

Ganai: Ich bin hier beim Concours d'Élégance, weil ich die Marken besser verstehen lernen möchte. Mich interessieren die Wurzeln von Marken wie Alfa, Bentley oder Lincoln – wo die herkommen. Das gilt natürlich auch besonders für unsere Marken Rolls-Royce und BMW.

? Was empfinden Sie, wenn Sie hier beispiels-

weise einen BMW 328 von 1937 sehen?

Ganai: Es begeistert mich, wie schön und mit welcher Leichtigkeit dieses fahrerorientierte Auto zwischen den wundervollen Exponaten von



Bugatti bis Zagato steht. Die BMW-Kernwerte Dynamik, Innovation und Herausforderung kommen hier bereits deutlich zum Ausdruck. ? Was bringt Ihnen das konkret?

Ganai: Damit lässt sich eine ausgezeichnete Brücke zur Gegenwart schlagen. Der neue, extrem fahraktive Fünfer-BMW mit seinem leichten Alu-Vorderwagen setzt die Tradition des 328 aus den Dreißigern bis heute fort. Die Pflege der Geschichte spielt dabei eine ganz wichtige Rolle: Erst das Museum macht die Marke verständlich.

Seekamp/Seekamp im mattsilbernen BMW 328

Maserati A6G Coupé von Frua, das eine bei diesem Designer selten anzutreffende Harmonie und Schlichtheit in perfekten Proportionen verkörpert.

Die von Adolfo Orsi, einem Spross der berühmten Eigner-Familie von Maserati, im Auftrag des amerikanischen Sammlers J. Bookout gezeigte Berlinetta gewinnt den Publikumspreis „Coppa D'Oro Villa d'Este“ – dieselbe Trophäe, die im Jahr 1949 der Alfa 6C 2500 SS bekam. Fortan durfte er sich mit dem Namenszusatz „Villa d'Este“ schmücken – was sei-

nem Namen bis heute einen mythischen Beiklang verleiht.

Die beiden Beispiele zeigen, dass das Publikum in Cernobbio im Gegensatz zu einigen anderen Concours d'Élégance damals wie heute für eine erstaunlich geschmackvolle Auswahl gut ist. Andernorts geben die Zuschauer häufig bunt lackierten oder vordergründig spektakulären Fahrzeugen ihre Stimme.

Zu dieser exquisiten Spezies zählt beispielsweise der Delahaye 135 M, der auf dem Pariser Salon 1937 vom Stand

weg an den Maharadscha von Jaipur verkauft wurde. Ein Jahr später kam das Cabriolet nach Indien in den Besitz von Raj Matar Gayar of Bhaven.

Die Karosse stammt von dem französischen Carossier Figoni & Falaschi, der bei britischen Kritikern respektlos auch „Phoney & Flashy“ (angeberisch und auffällig) genannt wird. Der von einem 3,5-Liter-Sechszylinder angetriebene Delahaye verfügt jedenfalls über eine Besonderheit, die keiner seiner Konkurrenten vorzuweisen hat: Das Getriebe

verfügt über je vier Vorwärts- und Rückwärtsgänge.

Sechs Gänge hielt dagegen das Dinner am Galaabend bereit, zu dem die hochmögenden Gäste im BMW Siebener-Shuttle chauffiert wurden.

Beim Essen gab BMW-Chefdesigner Chris Bangle sein aktuelles Credo zum Besten: „Es ist gar nicht anzustreben, dass ein Auto auf den ersten Blick für jedermann schön erscheint. Wichtig sind Ecken und Kanten und Charakter – erst dadurch entsteht eine automobile Persönlichkeit.“ ◀

Adolfo Orsi (l.) überreicht den Publikumspreis für den Maserati A6G Frua



Ein Architekt aus Mailand präsentiert den Alfa Giulietta Bertone-Prototyp



Heimlicher Liebling der Autodesigner: Alfa 6C 2500 Coupé Touring



Seltenes Stück: Alfa 6C 2500 Cabrio Stabilimenti Farina

