



Automobil und Technik - Automobil und Design. Zwei untrennbare Paare, die in ihrer edelsten Form jährlich beim „Concorso d’Eleganza Villa d’Este“ am Comer See zu bewundern sind. Hier trifft Klassik auf Moderne. Die ganze Palette automobiler Preziosen vergangener und zukünftiger Ingenieurskunst.

von **Robert A. Thiem**

Automobil *design*

in seiner *schönsten* Form



Der schwarze Prinz - ein Mercedes SSK mit Sonderkarosserie, Baujahr 1930

Seit fast 80 Jahren geben sich die faszinierendsten Traumwagen der Welt am Comer See bei einem automobilen Schönheitswettbewerb ein Stelldichein. An einem spätsommerlichen Sonntag im September 1929 wurde zum ersten Mal die „Coppa d'Oro Villa d'Este“ für das schönste Automobil verliehen. Der „Concorso d'Eleganza“ ist damit die älteste und wahrscheinlich auch die bedeutendste Automobil-Veranstaltung seiner Art. Ein Wettbewerb für klassische Automobile und aktuelle Concept Cars, bei dem jedes Jahr elf Schönheitspokale vergeben werden. Die Begehrtesten: der Publikumspreis „Coppa d'Oro Villa d'Este“, der Jury-Preis „Trofeo BMW Group“ und der „Concorso d'Eleganza Design Award“ für das schönste Concept Car. Die male- rische Kulisse des altehrwürdigen Grand Hotels Villa d'Este liefert den passenden Rahmen für die Liebhaber der Traumwa- gen vergangener Jahrzehnte, aber auch für die Design-Freaks von aufregenden Konzeptstudien und Prototypen alter und neuer Einzelanfertigungen.

*Auto, Aristokratie und
Atmosphäre*

Zugegeben. Es gibt viele Veranstaltun- gen - gerade in den Sommermonaten - bei denen klassisch schöne Automobile

bewundert werden können. Doch bei keiner Präsentation wird die Mystik des Automobils so gelebt, ja zelebriert, wie in Cernobbio am Comer See. So stellten sich auch dieses Jahr wieder 53 klassische Au- tomobile der Baujahre 1919 bis 1971 dem Wettbewerb der Eleganz, den kritischen Blicken einer fachkundigen Jury und dem Publikum. Und wie jedes Jahr drehte sich alles um Design, Originalität und beson- ders um den edlen Geist, der den wahren historischen Wert eines Automobils aus- macht. Begriffe wie Schönheit, Passion oder Eigenständigkeit scheinen in diesen Tagen am Comer See eine immer neuere Bedeutung zu bekommen. Schon die Teil- nehmerliste lässt die Herzen eines jeden Automobilenthusiasten höher schlagen: Maserati, Ferrari, Pininfarina, Rolls-Royce, Mercedes, Bugatti, Aston Martin oder Bentley. Alles Marken, die automobiler Geschichte geschrieben haben.

Doch nicht nur die Marken selbst stehen im Mittelpunkt. Auch oder gerade ihre Fahrzeuge. Fast alle können eine eigene, ganz persönliche Geschichte erzählen. So wie ein Ferrari 375 Mille Miglia, von dem insgesamt nur 15 Stück produziert wurden. Die Nummer 12, Baujahr 1954 dieser Serie, konnte man beim Concorso d'Eleganza bewundern. Er war ursprüng- lich für den italienischen Filmproduzenten



Sieger von 1940: der BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé (li). Heutiges Modell: BMW Concept Coupé Mille Miglia 2006.

Roberto Rossellini produziert worden. 1955 ließ Rossellini seinen 375 MM Ferrari durch Sergio Scaglietti in ein attraktives Coupé rekarossieren, um ihn dann - zehn Jahre später - an einen Sizilianer in Palermo zu verkaufen. 1995 stöberte der heutige Besitzer das Fahrzeug in Paris auf, kaufte es in einen jämmerlichen Zustand und veranlasste seine Komplettrestaurierung. Und überhaupt. Ferrari. Vom sensationellen Supercar Ferrari Enzo wurden in Maranello genau 400 Stück gebaut. Eines für den amerikanischen Filmproduzenten und Börsenexperten James M. Glickenhau. Doch 400 waren ihm nicht exklusiv genug. Der Ferrari-Sammler beauftragte die Carrozzeria Pininfarina in Turin mit dem Bau einer Spezial-Karosserie auf Basis eines Standard-Enzo. Die Karosserieform des P4/5 ist eine Reminiszenz an den legendären Daytona-Sieger Ferrari 330 P4 von 1967. Sie war dem Publikum beim Concorso den Design Award für Konzeptfahrzeuge und Prototypen wert.

Eine absolute Einzelanfertigung feierte dieses Jahr ihr Debüt beim Concorso d'Eleganza und gewann auf Anhieb den Trofeo BMW Group, der von der Jury für das schönste Auto des Wettbewerbs vergeben wird. Der Sieger, ein Mercedes-Benz SSK von 1930, ein Vertreter der nach 1927 gebauten Sechszylinder-Kompressorwagen, denen kein zeitgenössisches Straßenauto

gewachsen war. Graf Carlo Felice Trossi, ein gutsituierter Gentlemen-Pilot der 20er Jahre, hatte nach eigenen Vorstellungen eine Skizze angefertigt, wie seiner Meinung nach ein optimaler Rennwagen auszusehen hätte. Willi White, ein damals wenig bekannter englischer Karosseriebauer, setzte die Zeichnung um und schuf den sogenannten „Schwarzen Prinzen“. Benannt nach seiner Lackierung und dem adeligen Auftraggeber. Der „Trossi SSK“ ist einer der sehr seltenen Mercedes SSK mit Sonderkarosserie. Heute gehört diese automobiler Präzise zur Sammlung des US-Modemachers Ralph Lauren.

Extravagante Konzeptfahrzeuge der Gegenwart

Die Präsentation zukunftsweisender Studien und Prototypen hat beim Concorso d'Eleganza eine lange Tradition. Schon bei seiner Gründung 1929 galt der Concorso als Plattform für neueste Automobilkreationen. Dieses Jahr gab es mit 13 spektakulären Concept Cars und Prototypen eine lange Liste neuer, zum Teil revolutionärer Entwicklungen zu sehen. Im Gegensatz zu ihren Messeauftritten werden die Fahrzeuge am Comer See in ihrem natürlichen Ambiente gezeigt und – ganz wichtig – sie müssen auch fahrbereit sein, da bei der Fahrzeugparade ihre Fahrtüchtigkeit verlangt wird! Fast alle

waren sie schon auf Motorshows, Messen oder Automobilausstellungen zu sehen. Ob der Renault Nepta, ein Cabrio mit knapp vier Meter langen Flügeltüren, Renaults Version eines eleganten, kraftvollen Luxus-Cabrios der Zukunft. Oder das Saab Aero X Concept Car, ein Zweisitzer Coupé, dessen Dach- und Türteil samt Panoramafrontscheibe sich zum Ein- und Aussteigen nach oben und vorne verschieben lassen. Charakteristisch seine 180-Grad-Aussicht für den Fahrer, da es keine B-Säulen gibt, die den Blick verstellen.

Oder der Opel GTC, ein Sportler mit Allradantrieb, der erstmals im Frühjahr am Genfer Automobilsalon als Vorläufer des künftigen Vectra vorgestellt wurde. Den Spagat „Leistung und Umwelt“ versucht aufs Neue Toyota mit seinem FT-HS zu schaffen. Eine Studie, die zeigt, wie sich Toyota einen Sportwagen für das 21. Jahrhundert vorstellt. Ein Coupé, quasi mit Doppelherz. Ein Sportwagen mit Vollhybridsystem. Eine Kombination aus 3,5 Liter V6 Benzinmotor und Elektromotor. Seine Leistung von etwa 400 PS macht es möglich, den Sprint von Null auf 100 Stundenkilometer in circa vier Sekunden zu erledigen. Für Fahrten ohne Dach lässt sich das Coupé durch Knopfdruck zum Spider verwandeln. „Autofahrer wollen heute nicht mehr einen Sportwagen, der bloß schnell ist“, erläutert Kevin Hunter,



Toyota FT-HS, Sportwagen mit Doppelherz - 3,5-Liter-Benzinmotor und Elektromotor.

Vize-Präsident des Toyota Design-Forschungszentrums Calty die Hintergründe der Studie: „Sie wollen Fahrvergnügen und Sicherheit, aber auch Umweltverträglichkeit und nicht zuletzt soziale Akzeptanz.“

Eines der Highlights unter den Concept Cars war allerdings der Maserati GS Zagato, der im Rahmen des Concorso seine Weltpremiere feierte. Dieses Konzeptfahrzeug der berühmten Carrozzeria Zagato orientiert sich am Maserati A6 G Zagato von 1954. Ein sehr eleganter und gleichzeitig sportlicher Bolide mit einer Aluminiumkarosserie. Sein funktionelles Design kann seine italienische Herkunft nicht verleugnen und unterstreicht die klassische Linienführung mit Liebe zum Detail. Eine Hommage an wahre Gentleman-Driver.

Bayerisches Automobildesign – neu interpretiert

Eine Hommage der besonderen Art zeigte Concorso-Schirmherr BMW. Nach einer ersten kurzen Stippvisite bei der Mille Miglia im vergangenen Jahr zeigte BMW erstmals der Öffentlichkeit das BMW-Concept Coupé Mille Miglia 2006, das eine Brücke zum BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé schlagen sollte. Mit dem Concept Coupé möchten die Entwickler und De-

signer von BMW ihren Vorgängern ein erklärtes Denkmal setzen. „Eine Hommage für ein ‚echtes Stück‘ aus der Geschichte ist immer eine Herausforderung“, sieht Chris Bangle, BMW-Designchef, die Aufgabenstellung für sich und sein Team ganz nüchtern. „Wir wollten das Siegerfahrzeug von 1940 nicht in den Schatten stellen. Uns ging es vielmehr um die Frage, was der Traum von damals heute oder morgen sein könnte.“

So orientiert sich das Karosseriedesign der Studie am BMW 328 Mille Miglia Coupé, jenem legendären Zweisitzer, mit dem Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäuml 1940 die Mille Miglia gewannen. Ihr Wagen erreichte damals eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h und stellte mit seinem sensationellen Durchschnittstempo von 166,7 km/h einen Rekord auf, der für alle Zeiten ungebrochen blieb. Allerdings wurde die Mille Miglia 1940 nur auf einen etwa 100 Kilometer kurzen Kurs in der Poebene ausgetragen, der neun Mal befahren werden musste, und nicht wie üblicherweise von Brescia nach Rom und wieder zurück.

Es ist eher unwahrscheinlich, dass die BMW Concept-Coupé-Studie ein Rennen dieser Art gewinnen wird. Und dennoch ist sie ein Symbol für den Motorsport. „Es war die Idee, sich sportlich an die Vergan-

genheit zu erinnern“, so BMW-Entwicklungsvorstand Prof. Dr. Burkhard Göschel. „Allerdings diese mit einer Formensprache und einer Technologie zu präsentieren, die wir zukünftig anwenden können.“ Auffallend ist seine ausgeprägte Aerodynamik, die praktisch aus dem Siegerfahrzeug der Mille Miglia von 1940 weiterentwickelt wurde. So wie sich insgesamt die stromlinienförmige Karosserie der Rennsportlegende im Design des Concept Coupés wiederfindet.

Durch seine Aerodynamik wird das BMW Concept Coupé zu einer hochdynamischen Fahrmaschine. Angetrieben wird sie von einem für BMW klassischen Reihensechszylinder, der im Prinzip bereits im BMW Z4 M Coupé zum Einsatz kam. Im Concept Coupé entwickelt er aus 3.246 Kubikzentimetern eine Leistung von 252 kW/343 PS. Die Concept-Coupé-Studie ist eher eine Interpretation des BMW-Anspruchs, besonders dynamische, attraktive und erfolgreiche Fahrzeuge zu bauen. Traditionelle Werte der BMW-Philosophie. Eine interessante Studie allein wegen ihrer Anlehnung an traditionelle Werte interpretiert in die Zukunft. In Serie wird die Studie nie gehen. Auch werden von ihr keine 464 Fahrzeuge gebaut werden wie von ihrem Vorbild, dem BMW 328 zwischen 1936 und 1940. Ein Hingucker ist sie allemal.