

Horch 853 A Sportcabriolet (1938): barocker Schwung in Blech mit Barock-Paar



Delage Typ R (1911): Der original erhaltene Zweisitzer von Bernhard Jaeggy sicherte sich den ersten Preis des Ludwigsburger Publikums



Maybach Zeppelin (1932): Das Luxus-Cabriolet vom Classic Center überzeugte die Preisrichter



Mercedes-Benz 24/100/140 (1927): Kompressor-Roadster aus der Vintage-Ära



Ferrari 375 MM (1953): Diese sehr original erhaltene Renn-Barchetta wurde erfolgreich von Luigi Chinetti eingesetzt



Duesenberg Model J (1929): Die amerikanische Nobel-Limousine schöpft 265 PS aus 6,9 Litern



Mercedes-Benz 220a Cabriolet (1952): klarer Sieger bei den offenen Nachkriegsklassikern

DIE GEHEIMNISSE DER JURY

Das Zustandekommen der Gesamtpunktzahl für einen Concours-Klassiker gehört zu den Rätseln, die sich weder dem Publikum noch den Besitzern der Automobile auf Anhieb erschließen. Hier das Prinzip: Es gibt Noten wie in der Schule – von Exzellent (1) bis Unbefriedigend (6). Diesen Noten werden Punkte zugeordnet, gestaffelt nach der möglichen Gesamtpunktzahl eines Kriteriums, zum Beispiel Elektrik (5) oder Gesamterscheinung (30). Dann wird addiert.

Maximumpunkte*	5	10	20	30
Unbefriedigend	0	0	0	0
Halbherzig	0	2	4	5
Befriedigend	2	4	8	10
Gut	3	6	12	20
Sehr gut	4	8	16	25
Exzellent	5	10	20	30

*Das Maximum aller möglichen Punkte ergibt 100



Elegant, original, sportlich: Bernhard Jaeggy mit Gattin, dahinter K.-U. Herrmann, oben rechts der neue ASC-Präsident Uwe Brodbeck. Der Concours-Koch fährt Rad, und beim Sportclub geht es hoch her



ERGEBNIS

5. Retro Classics meets Barock, Concours-Kategorie, 13. bis 15. Juni 2008

Sieger Messingära bis 1919: Le Zebre (1913), Besitzer Fritz Lucien

Sieger Vintage offen bis 1929: Mercedes-Benz 24/100/140 (1913), Besitzer Rolf Beck

Sieger Vintage geschlossen bis 1929: Duesenberg J (1929), Besitzer Stefan Schörghuber

Sieger Vorkriegsklassiker offen 1930 - 1945: Maybach Zeppelin (1932), Mercedes-Benz Classic Center

Sieger Vorkriegsklassiker geschlossen 1930 - 1945: Alfa Romeo 6C 2300 MM (1938), Besitzer Reiner Mörch

Sieger Nachkriegsklassiker offen bis 1958: Mercedes-Benz 220 A Cabrio (1952), Besitzer Holger Schilling

Sieger Nachkriegsklassiker geschlossen bis 1958: Alfa Romeo 6C 2300 MM (1949) Besitzer Corrado Lopresto

Sieger Sportwagen 1946 - 1958 Silhouette: Ferrari 375 MM (1953), für den Besitzer: Björn Schmidt

Sieger Wirtschaftswunder-Autos bis 1958: Goliath Dreirad (1956), Besitzer Wolfgang Wischniewski

Best of Show in der Concours-Kategorie: Alfa Romeo 6C 2300 MM (1949), Besitzer Corrado Lopresto

Publikumspreis Best of Show: Delage Typ R (1911), Besitzer Bernard Jaeggy

Sieger Sonderpreis Ford Model T: Ford T Touring (1915), Besitzer Anton Seelmann

Sieger Sonderpreis Fiat Topolino: Topolino Belvedere (1954), Besitzer Dieter Just

Sieger Sonderpreis Rolls-Royce History Award: Rolls-Royce 25/30 (1937), Besitzer Stephan Steinmann



Le Zebre (1913): Das zweisitzige Cabrio wurde zum schönsten Auto der Messing-Ära gekürt

Alfa Romeo 6C 2300 Mille Miglia (1938): Sechszylinder-Coupé in sensationellem Zustand



Mercedes-Benz 220a Cabriolet (1952): klarer Sieger bei den offenen Nachkriegsklassikern

Unbefriedigend (mangelhaft in Stand gesetzt, viele moderne Teile, unrestauriert, viel Rost). 2 bedeutet Sehr gut (Originalzustand, keine optischen Mängel, leichte Gebrauchsspuren, keine fehlenden oder zusätzlichen Teile). 3 heißt Gut (guter Allgemeinzustand, unbedeutende optische Mängel, Gebrauchsspuren mit normalen, altersbedingten Spuren).

4 steht für Befriedigend, (akzeptabler, gebrauchter Allgemeinzustand, teilrestauriert, Flugrost). 5 übersetzt die FIVA mit Halbherzig (nicht konsequent restauriert, viele Anbauteile, nicht auf Details geachtet, viele rostende Teile).

Diese Noten werden in Punkte übersetzt, und zwar abhängig von der Maximalpunktzahl des Bewertungskriteriums. Gibt es in einer Disziplin also als Höchstzahl 30 Punkte, werden für einen Zustand 3 (Gut) 20 Punkte vergeben, für die 2 dann 25, für die 1 volle 30. Gibt es als Höchstzahl aber nur 5 Punkte (zum Beispiel für die Elektrik), dann entspricht die 3 nur drei Punkten, die 2 vier Punkten und die 1 dann fünf Zählern.

Womit wir bei den Wertungsgruppen angekommen sind. Die erste Gruppe

heißt Technik (Maximalpunktzahl in Klammern): Motor und Motorraum (5), Chassis (5), Gesamtelektrik (5). Gruppe zwei fasst das Interieur zusammen: Innenraum (5), Material (5) und Instrumente (5). Die dritte Gruppe benotet

Lilametallic lackiert sein), Oberflächen, Funktion, Passungen, Vollständigkeit.

Interessant die Sonderwertung ausgewählter Oldtimerbesetzungen. Ein Rüschenkleid von 1902 sieht zwar auch heute noch hübsch aus, passt aber nicht

„Ein toller Concours, der zu Europas Top-Veranstaltungen zählt“

Frank Aeschlimann, FIVA-Delegierter

Karosserie/Verdeck (5) und Zierelemente (5). Die Lackierung geht mit 10 Punkten in die Wertung ein, die Originalität (restauriert oder original) mit 20 Punkten.

Dickster Brocken in der Beurteilung ist schließlich die Eleganz der Gesamterscheinung (30). Das Ziel der Bewertung (ästhetische Erscheinung, Design von Interieur und Exterieur, Zeitgeist und Fahrzeugzweck) liegt darin, Originalität und Aspekte der Kultur des Fahrzeugs – bezogen auf seine Zeitperiode – herauszustellen. Für die übrigen Gruppen und Einzelkriterien gelten meist die gleichen Bewertungsgrundlagen: Zustand, Originalität, Detail passt zur Zeitperiode (ein Veteran von 1903 sollte besser nicht in

zu einem Auto von 1937. Auch bei den Accessoires schlägt Klasse Masse: Überladene Picknick-Decken mit dem Hochzeitsporzellan oder dem gesamten Tafelsilber holen weniger Punkte als eine schlichte, aber der damaligen Reise-Realität besser entsprechende Ausstattung, garniert mit einer Kamera der Epoche.

Im Grunde ist der Schlüssel zu einer erfolgreichen Teilnahme an so einem Concours also ganz einfach: Die Stilmerkmale sollten sich rein und ansehnlich präsentieren, keinesfalls aber übertrieben. Zu viel Chrom wirkt einfach billig.

TEXT: Malte Jürgens
FOTOS: Beate Jeske