

# Anfassen erlaubt

Keine Berührungsängste am Zurich Classic Car Award 2016 – selbst bei einem raren Ferrari nicht

Andreas Faust (Text) und Pirmin Rösli (Fotos)

Mit dem Wetter kann Zürich kaum gegen Nordkalifornien punkten. Erst recht nicht in diesem Sommer. Und nichts gegen den Zürichsee, aber sorry: Der Blick auf den Pazifik ist schon etwas anderes. Aber ein paar Parallelen gibt es doch zwischen Pebble Beach und dem Bürkliplatz. An diesem Wochenende treffen sich die oberen Tausend unter den Oldtimersammlern an der hinreissend schönen Pazifikküste mit ihren Schätzen zum Concours d'Elegance. Beim schon traditionellen Zurich Classic Car Award ZCCA am vergangenen Mittwoch präsentierte die Schweizer Szene, was so an Raritäten in ihren Garagen schlummert.

In Pebble Beach zählen nur Hochglanz und Höchstpreis – was schon beim Eintritt von gut 500 Franken anfängt. Keinem dort würde je einfallen, auch nur einmal den Motor zu starten, der könnte ja Öltropfen abbekommen. Aber auf dem Bürkliplatz darf Automobilgeschichte angefasst werden, umsonst. Trotz morgendlichem Wolkenbruch rollten rund 60 Fahrzeuge zum Concours – meist auf eigenem Rad. Reinsitzen ist erlaubt, und die Besitzer öffnen bereitwillig die Motorhauben. Einfach schön vorsichtig. Wer nett fragt, für den wird sogar der V6 eines Lancia Stratos im Rallye-Trim hochgedreht bis zum Ohren-Zuhalten. Alles undenkbar in Pebble Beach.

## Ehekrise wegen des Kaufs eines 1907er Ford R

Und die Sammler erzählen die Geschichten ihrer Autos. Wie schwierig die Restaurierung war. Wie viel Spass sie jetzt hinter dem Steuer haben. Und vor allem: Wie sie entdeckt wurden. Zum Beispiel in einer Scheune wie im Fall des roten 1937er Rolls-Royce Phantom III, dessen Zwölfzylinder ein englischer Sammler in einem Anfall von Selbstüberschätzung zur Aufarbeitung zerlegt und nie wieder zusammen bekommen hatte. Nach zweijähriger Restaurierung läuft er nun wieder, vibrationsfrei und mit «ausreichender» Leistung – mehr mochte Rolls-Royce damals nicht verraten. Oder im Internet: Nur zwei kleine Bilder hatte der Besitzer des 1930er Ford A beim Kauf gesehen



Grandezza und Geschichte: Ferrari 166 Spyder Corsa von 1948.



Typisch amerikanisch: Chrysler Royal Coupé von 1941 (l.), gravierte Scheiben am 1930er Ford A (r.).



Viel Lärm: Ohrenbetäubender Lancia Stratos (l.). Gute Figur: Buick Skylark Roadmaster von 1953

– was er aus dem Container zog, war kaum mehr als ein Rosthaufen. In nur 12 Monaten setzte er das blaue Coupé in stand, konnte sogar die originalen Seitenscheiben mit den gravierten Verzierungen retten.

Ältestes Auto am Platz war ein De Dion Bouton Type D von 1898. Sein heutiger Besitzer bearbeitete einen Freund jahrelang, bis dieser ihm doch noch die Rarität mit Einzylindermotor überliess, statt sie in seinen Wintergarten zu stellen. Mit einem modernen Auto hat der Veteran nichts zu tun – gelenkt wird per Kurbel, mit Hebeln müssen Zweiganggetriebe, Gas und Zündung bedient werden. Und alle 50 Kilometer ist ein Schmierdurchgang fällig. Wie beim 1907er Ford R, mit dessen Kauf sein Eigner gar seine Ehe riskierte. Inzwischen hat sich die Gattin mit dem Freiluftmobil angefreundet und sogar zeitgenössische Kleidung beige-steuert.

## Das beste unrestaurierte Auto war ein Porsche 356 von 1964

Dazu legendäre Sportwagen: Alfa Romeo Montreal, Mercedes 300 SL Flügeltürer, Lamborghini Countach, Maserati Ghibli, einer von nur 21 Laubfrosch-grünen Porsche 911 RS. Ein 52-jähriger Porsche 356 im unangetasteten Originalzustand war der Jury um Beat Walti, einem der Organisatoren der regelmässigen Dolder Classics an der Dolder-Eisbahn, den Preis für das beste unrestaurierte Auto wert. Hochglanz lässt sich kaufen, für Patina muss man Geduld aufbringen. Doch am dichtesten umlagert war das skurrile Belcar-Dreirad, eines von wenigen Exemplaren, die ab 1955 in der Fahrzeugfabrik Wollerau gefertigt wurden.

Den Preis des «Best of Show» räumte ein Ferrari-Einzelstück ab: der Prototyp für die legendären 250 Testa Rossa. Gebaut 1948 mit der Fahrgestellnummer 14 als 166 Spyder Corsa, gab Enzo Ferrari 1955 das Fahrgestell an den Karossier Scaglietti weiter. Der dangelte wie immer ohne Zeichnung darüber eine Hülle, die als Blaupause für die neue 250er-Reihe diente. Erst vor wenigen Jahren wurde das Auto aus den USA geholt, die Restaurierung gerade noch rechtzeitig für den ZCCA abgeschlossen. «Ein Hauch von Pebble Beach am Bürkliplatz», sagte Walti bei der Preisübergabe. Ausnahmsweise.

# Der halbe Liter ist das Mass

Wie BMW und seine Mitbewerber den Verbrennungsmotor fit machen wollen für verschärfte CO<sub>2</sub>- und Schadstoffgrenzwerte

Gut, hört gerade kein Vorstand zu. «Das ist unser Schneepflug», sagt Michael Salmansberger, zuständig für BMWs Dieselmotoren, und meint den BMW 750d. Leistungsmässig kommt das hin; 400 PS leistet der von vier Turboladern beatmete Sechszylinderdiesel. Aber eigentlich meint Salmansberger: Bahnbrecher. Mit diesem Motor lanciert BMW den ersten einer neuen Generation seiner 2013 eingeführten modularen Motoren. Seine technischen Details werden dann auch bei den kleineren Motoren eingeführt.

Modular heisst: Jeder Zylinder hat einen halben Liter Hubraum und ist Grundbaustein für Drei-,

Vier- und Sechszylinder. Nahezu die Hälfte der Teile für Benzin- und Diesel sind gleich; das vereinfacht und flexibilisiert die Entwicklung und Produktion. Inzwischen folgen auch Mercedes und Volvo der Halbliter-Lehre. Doch warum investiert BMW überhaupt noch in neue Verbrennungsmotoren, obwohl der Konzern bei der Elektrifizierung seiner Antriebe schon weit fortgeschritten ist?

«Wir werden noch auf Jahrzehnte mit dem Verbrenner leben», sagt Salmansberger. Hochkapazitative Batterien für Elektroautos stecken noch in der Grundlagenforschung und die Ladeinfrastruktur im Ausbau – aber die nächste



Vierfach aufgeladen: BMW-Diesel mit 400 PS

Verschärfung der verbrauchshängigen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte steht schon 2020 an. Ausserdem stehen die Umstellung auf den neuen, realitätsnäheren Verbrauchsmesszyklus namens WLTP und die Ein-

führung der Emissionsmessung im realen Fahrbetrieb bevor. Deshalb müssen die noch immer im Verbrenner schlummernden Einsparpotenziale genutzt werden.

## Neue Zylinderbeschichtung und komplette Motorkapselung

Bis zu fünf Prozent Verbrauchsreduzierung nennt Salmansberger als Ziel. Erreichen will er sie beispielsweise durch Gewichtsreduzierung über leichtere Kurbel- und Ausgleichswellen – ein Kilogramm rotierende Masse weniger bringt 1,5 Prozent weniger Verbrauch. Elektrische Wasser- und Ölpumpen werden nur noch betrieben, wenn sie auch gebraucht werden, und

knabbern so nicht an der Motorleistung. Eine neue Zylinderbeschichtung sorgt für weniger Reibung, eine komplette Motorkapselung für schnelleres Warmlaufen; wie auch die konsequente Abgasrückführung, um dessen Wärme zu nutzen. In zwei bis vier Jahren sollen die neuen Drei- und Vierzylinderbenziner und -diesel eingeführt werden und zwischen 150 und 230 PS bzw. 96 und 116 PS leisten.

Besonders im Fokus: die bei der Verbrennung entstehenden Partikel, auch beim Benzin. Neue Einspritzdüsen sollen verhindern, dass Tröpfchen auf den heissen Zylinderwänden direkt zu Russ verbrennen. «Wir müssen das

innermotorisch lösen», sagt Salmansberger. Mercedes wird ab dem kommenden Jahr Benzin-Partikelfilter einführen; bei BMW schweigt man sich dazu noch aus.

Ebenso wie zur variablen Verdichtung: Nissans Nobeltöchter Infiniti wird ab 2018 einen Vierzylinder anbieten, bei dem sich über eine doppelte Kurbelwelle der Kolbenhub anpassen lässt. Zwischen niedriger Verdichtung für hohe Leistung und hoher Verdichtung für eine besonders saubere Verbrennung kann so stufenlos variiert werden. Infiniti-Kooperationspartner Mercedes arbeitet an einem ähnlichen System, ebenso Porsche. Andreas Faust