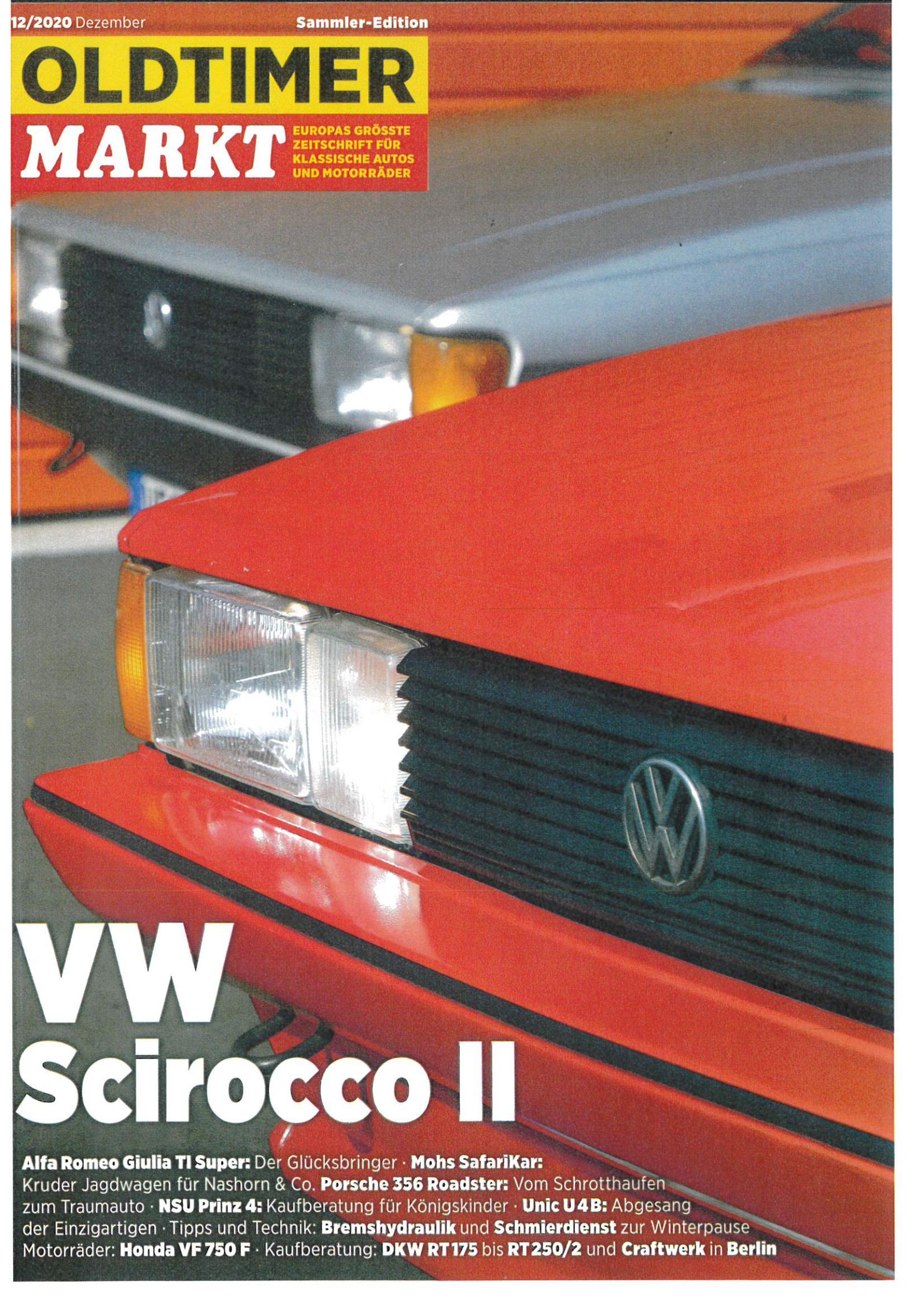


# OLDTIMER

# MARKT

EUROPAS GRÖSSTE  
ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS  
UND MOTORRÄDER



# VW Scirocco II

**Alfa Romeo Giulia TI Super:** Der Glücksbringer · **Mohs SafariKar:** Kruder Jagdwagen für Nashorn & Co. **Porsche 356 Roadster:** Vom Schrotthaufen zum Traumauto · **NSU Prinz 4:** Kaufberatung für Königskinder · **Unic U4B:** Abgesang der Einzigartigen · Tipps und Technik: **Bremshydraulik** und **Schmierdienst** zur Winterpause  
Motorräder: **Honda VF 750 F** · Kaufberatung: **DKW RT175** bis **RT250/2** und **Craftwerk** in **Berlin**



# MASKENFALL



Immer schön cool bleiben: Jeder Besucher musste sich am Eingang eine berührungsfreie Temperaturmessung mit dem Infrarot-Thermometer gefallen lassen



Ohne vorherige Registrierung mit persönlichen Daten kein Einlass: Mit QR-Code und Smartphone schnell erledigt

Im Frühjahr gehörte Italien zu den Ländern, die am härtesten von der Covid-19-Pandemie getroffen wurden. Trotzdem war die *Auto e Moto d'Epoca* in Padua eine der wenigen großen Oldtimermessen, die 2020 stattfanden

**E**intritt nur nach vorheriger Registrierung per QR-Code, „Fiebermessen“ am Eingang, Maskenpflicht in allen Hallen, Spender mit Desinfektionsmitteln überall und strenge Kontrollen des Sicherheitspersonals – das Hygienekonzept der Veranstaltergesellschaft *Intermeeting* war allgegenwärtig bei Italiens großer Klassi-

kermesse. Als sich die Tore an der Via Tommaseo am Donnerstag, 22. Oktober, öffneten, galt die Region Venetien noch nicht als Corona-Risikogebiet, was sich allerdings im Verlauf der Messe ändern sollte. Dramatisch steigende Infektionszahlen veranlassten das Robert-Koch-Institut in der Nacht zum Samstag zur Verschärfung der Warnstufe. Deutsche Besucher der

**11**

**HALLEN**  
waren geöffnet, hinzu kamen Präsentationszelle unter freiem Himmel

Messe mussten sich nun nach ihrer Rückkehr aus Padua einem Corona-Test unterziehen.

Die Stadt Padua hatte zwar im Vorfeld der Veranstaltung keine Begrenzung der Besucherzahl vorgeschrieben, deren Andrang hielt sich aber ohnehin in Grenzen. Schließlich hatten die Italiener im Frühjahr schmerzvoll lernen müssen, das Virus nicht



Genügend Platz zwischen den Exponaten und den Besuchern – in Padua hat es funktioniert. Angesichts steigender Infektionszahlen in ganz Europa dürfte die *Auto e Moto d'Epoca* vorläufig die letzte internationale Oldtimer-Messe gewesen sein



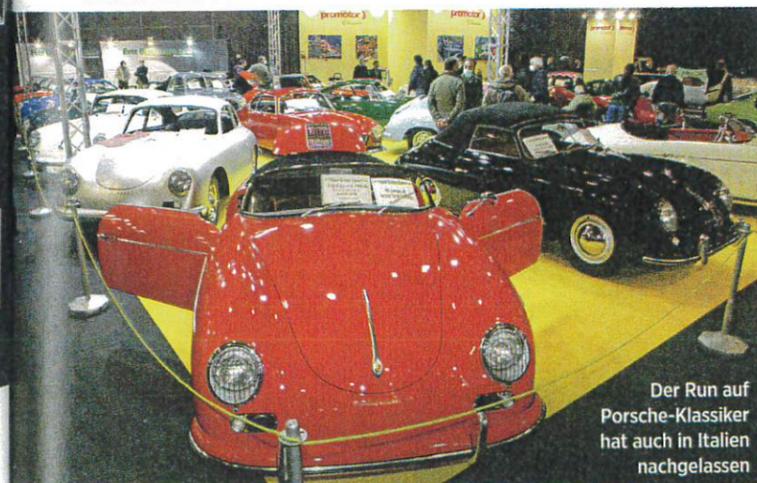
Erstbesitzer Carlo Abarth – aber 149.000 Euro sind ein stolzer Preis für einen TCR Stradale



Wer italienische Sonderkarosserien sucht, wird hier oft fündig. Wie bei diesem Fiat Moretti 1400



Genaueres Hinsehen lohnt sich: Unter der Haube des ohnehin raren Fiat-Coupés sitzt ein OSCA-Motor



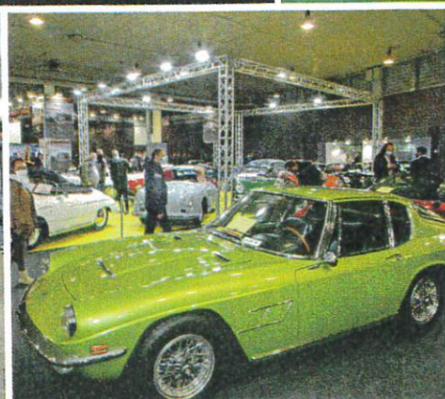
Der Run auf Porsche-Klassiker hat auch in Italien nachgelassen



Porsche präsentierte anlässlich des ersten Le-Mans-Sieges vor 50 Jahren eine Reihe vom 508 Spyder bis zum 962



Auch unter freiem Himmel hielten sich die Messebesucher an die Maskenpflicht



Die internationale Händlerszene sorgte für ein hochkarätiges Angebot auf Vorjahresniveau



Einen Mercedes Strichacht in Italien kaufen? Wenn es ein Diesel ist, kann das eine gute Idee sein



auf die leichte Schulter zu nehmen. So reduzierte sich die Schar der Besucher auf den harten Kern, der tatsächlich Ersatzteile oder ein Komplettfahrzeug kaufen wollte – das unverbindliche Bummeln und der Besuch eines Museums auf Zeit war den meisten Oldtimerfreunden vermutlich nicht so recht geheuer. In seinem Abschlussbericht bezeichnete Schirmherr Carlo Baccaglini die Messe denn auch als unerwartet großen Erfolg in Zeiten von Corona, vermied es jedoch, konkrete Besucherzahlen zu nennen.

mancher Käufer hatte offensichtlich auf eine passende Gelegenheit gewartet...

**Besitzerwechsel** fanden vor allem im Bereich der populären und preiswerten Italo-Klassiker wie Alfa Romeo Giulia oder Lancia Fulvia statt. Das Hochpreissegment, in der jüngeren Vergangenheit ein Tummelplatz der Garagengold-Investoren, verzeichnete hingegen nur schleppende Marktbewegungen. Ähnliches gilt auch für klassische Porsche, die in Italien traditionell häufig anzutreffen sind: Die Zeiten, in denen nahezu jeder 911 einen begeisterten Abnehmer fand, scheinen auch hier mittlerweile vorbei zu sein.

**Keinerlei Qualitätseinbußen** gab es aufseiten der Aussteller – im Gegenteil: Die Anbieter von Komplettfahrzeugen, die traditionell aus ganz Europa nach Padua kommen, schienen nach zahlreichen Absagen nur auf eine Gelegenheit gewartet zu haben, ihre Klassiker endlich wieder präsentieren zu können. Wer angesichts der angespannten Lage allerdings auf Schnäppchen gehofft hatte, sah sich enttäuscht. Die geforderten Preise – die in Padua mangels entsprechender Ausschilderung oft erst mündlich erfragt werden wollen – waren meist ziemlich ambitioniert. Trotzdem fanden sich am Ende der Messe erstaunlich zahlreiche *Venduta*-Schilder hinter den Scheibenwischern. Auch so

Schwach zeigte sich in Padua diesmal nur das Zweirad-Angebot. Abgesehen von klassischen Guzzi der frühen Einzylinder-Ära und Vespa aus den fünfziger und sechziger Jahren gab es nur wenig Bemerkenswertes.

In den beiden großen Hallen der Ersatzteilanbieter verstärkten größere Abstände zwischen den Ständen zusätzlich den Eindruck des geringen Besucherandrangs. Auch hier dürfte sich mancher Teilesucher auf kommende Messen vertagt haben.

TEXT UND FOTOS Peter Steinfurth  
p.steinfurth@oldtimer-markt.de



Business as usual: Moto Guzzi der frühen Einzylinder-Ära sind in Padua stets gut vertreten. Ansonsten war das Zweirad-Angebot eher dünn



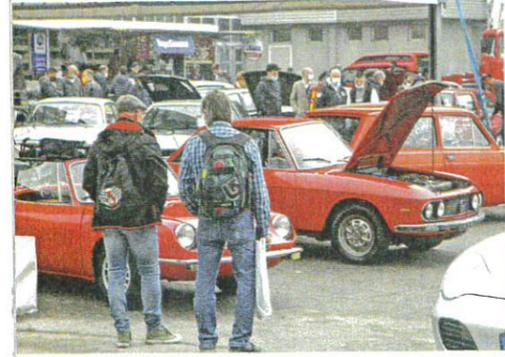
Drei toprestaurierte Suzuki-Wasserbüffel und eine ebensolche Kawasaki 500 Mach1: Japan-Zweitakter liegen nicht nur in Italien im Trend



Motorrad-Sonderschau: Der kleine Rennstall Althea Racing erfreut sich südlich der Alpen großer Beliebtheit



Die meisten Messebesucher achteten eigenverantwortlich auf den verlangten Abstand. Einzig zur Mittagszeit gab es vereinzelt Gedränge an den Verpflegungsständen



Vor allem populäre und erschwingliche Klassiker Viele Clubs werben in Padua mit liebevoll wechselten bei der Messe den Besitzer



gestalteten Ständen um neue Mitglieder



Vereinzelte Regenschauer sorgten dafür, dass sich die Besucher in die elf Hallen zurückzogen



Lamborghini mal anders: Das Kerngeschäft des noblen Hauses waren Traktoren



Maximal fünf Jahre liegen zwischen diesen Alfas: 1966 und 1967 baute Zagato 82 Exemplare des 1600 Gran Sport Quattroruote



Das Interesse an Accessoires hielt sich in Grenzen – es fehlten Gelegenheitskäufer