

CLASSIC DRIVER

Käufliche Träume auf der Retro Classics 2018 in Stuttgart

Lead

Für Händler ist es die Quadratur des Kreises, denn mit der Retro Classics in Stuttgart und der Techno Classica in Essen eröffneten die beiden wichtigsten deutschen Messen gleichzeitig die neue Saison. Manche pendelten, manche entschieden sich für den Süden. Und der Besucherandrang gab ihnen Recht.



Enthusiasten sind hartgesotten, denn sie mussten in diesem Jahr klirrender Kälte, Wind und hartnäckigen Schneeresten auf dem Weg zu den Stuttgarter Messehallen trotzen. Aber die Retro Classics entschädigte sie dafür reichlich mit allen Verlockungen der klassischen Fahrkultur. Aber auf den mittlerweile 140.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche findet man nicht nur internationale Händler, Clubs, Spezialisten und Teilebörsen. Die Retro Classics ist auch ein früher Marktbarometer für eine Branche, die in den letzten Jahren heftige Ausschläge erlebt hat. Die Dynamik der Preise hat sich endlich wieder stabilisiert, erzählten viele Beobachter. Die Szene erlebt aber gerade auch so etwas wie eine Jugendbewegung - nicht nur, weil Käufer und Sammler jünger werden. Mit „Neo Classics“ hat man sich nun in Stuttgart ein neues Segment rechtlich schützen lassen, dass beispielsweise Manufakturfahrzeuge oder auch One-offs jüngeren Datums wie den Mercedes SL 55 AMG oder den McLaren SLR umfasst. Halle 5 ist dieser schillernden Spezies gewidmet, und man wird sehen, ob es mehr ist als geschicktes Marketing.

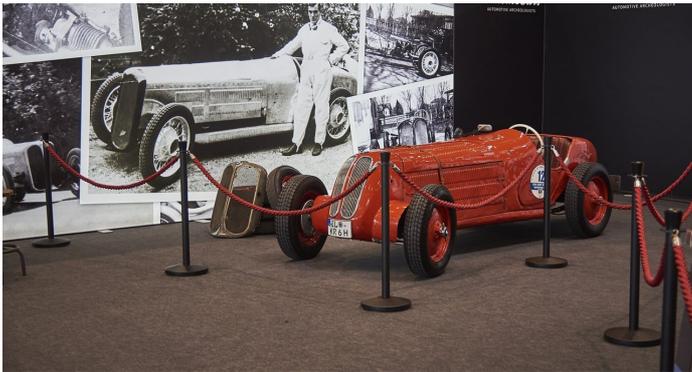


„Der Trend geht wieder eindeutig zum Fahrspaß“, hat Markus Bauer von Classic Driver-Händler [Glinicke Classic Cars](#) beobachtet. Der Spezialist für luftgekühlte Porsches hat auf seinem Stand neben einem wunderbaren 356 Speedster von 1957 einen bemerkenswerten 911 stehen. Einst als 2,4 S Ölkappe vom Band gelaufen, wurde das Coupé zu einem 2,7 RS ausgebaut mit einer Leistungssteigerung von 175 PS auf 250 PS. „Dieser Kult um Matching Numbers kam aus den USA, spielt aber für unsere Kunden keine wesentliche Rolle. Für sie muss nicht alles originalgetreu sein, wenn sie von Qualität und Potenzial überzeugt sind.“ Ähnlich sehen es auch Harry und Susen Utesch von [DLS Automobile](#). Sie verzichten auf Essen und haben nach Stuttgart unter anderem einen Alfa Romeo 1600 Sprint GT-A „Scalino“ von 1965 komplett mit FIA-DMSB-Wagenpass, einem Datsun 240Z Racing und einen frechen kleinen Fiat 127 Sport mitgebracht. „Es geht inzwischen weniger um Purismus, sondern mehr um die schiere Freude. Einsteigen, losfahren.“

Auch Stefan C. Luftschitz von [Cargold](#), ebenfalls Teil der großen Classic Driver-Familie, die bei der Retro selbstverständlich vertreten ist, hat sich für Stuttgart entschieden. „Da ich viele Sammler und Investoren betreue, punktet die Messe im Süden mit ihrer größeren Nähe zur Schweiz, zu Frankreich und Italien.“ Zu den Highlights auf seinem Stand gehört das Lagonda M45 Coupé „One-Off“ von 1934 mit Aluminium-Karosserie von John Charles, das auch schon Stunden nach der offiziellen Öffnung einen Interessenten gefunden hat. Umfassend dokumentierte Historie, wenig gefahrene Kilometer und der Reiz vielleicht nur einen Vorbesitzer gehabt zu haben wie bei dem beeindruckend originalen Rolls-Royce Corniche, das eben dem Lagonda geparkt ist, sind für seinen Kundenstamm ausschlaggebend.



Der Reiz einer Klassikermesse liegt im Zusammenrücken der Welten, die nicht unterschiedlicher sein könnten. Hier verstaubte alte Motorräder, die auf eine optimistische Sanierung warten, die Halle mit dem American Way of Drive voller Heckflossen und Chrom, Modellautos, Kostüm- und Gepäckhändler, alte Reisebusse, die beliebte Italienhalle mit Genüssen aus Metall, Käse und Salami, die Sonderschau „Ackergiganten im Einsatz“ für Freunde seltener Pflüge und Agrarmonster sowie Ausstellungen zum 40. Jubiläum des BMW M1 und 70 Jahre Sportwagen aus Zuffenhausen und das MAC Museum Art & Cars mit einem M1 von Andy Warhol. Hier ein Lancia Aurelia B52 Coupé von 1952 als Einzelstück mit Karosserie von Michelotti und Vignale bei Graber, dort ein Ford Shelby GT500 Mustang von 1967 bei [DD Classics](#).



Als Highlight in dieser bunten, verrückten Vielfalt der Leidenschaften bot die Retro in neuer neuen Paul Horn Halle (10) mit Schätzen aus der bedeutenden Sammlung von Saulius Karosas automobiler Haute Couture der Vorkriegszeit der Karosseriebauer Erdmann & Rossi. Neben diesem frühen, atemberaubenden Manufaktur Luxus für Kunden, die in den dreißiger Jahren ein Mercedes-Benz 500 K Cabriolet orderten, einen Horch und selbst einen Rolls-Royce, schenkte diese Ausstellung aber auch einen seltenen Einblick in Fahrzeuge mit ganz individuellem, historischen Wert. Karosas bot mit sowjetischen Modellen von Zis und Zil oder Tscheka eine kompakte und seltene Zeitlinie von Stalin zu Breschnew, die den revolutionären Geist in eigenen russischen Fabriken zu großformatig ausschwingenden schwarzen Staatskarossen goss, die auf faszinierende Art westliche Vorbilder interpretierten.

Unverhoffte, sensationelle Funde sind die Einhörner, die auch eine historisch versierte Klassikerszene verblüffen können. Selbst für die Traditionsbewahrer bei BMW besitzt dieser Fund Jahrhundertrang: Auch Classic Driver-Händler [ChromeCars](#) hat sich gegen Essen entschieden und dafür diesen einmaligen Rennwagen nach Stuttgart gebracht: Der BMW KR 6 von 1934 ist der erste mit Kompressormotor, gebaut für den Einsatz auf der Avus im selben Jahr. Er gehörte über viele Jahrzehnte einem Amerikaner, der ihn in den USA auch bewegte. Vieles wie der fehlende Kompressor, die spätere Niere und andere Modifikationen geben noch Rätsel über die wechselvolle Geschichte auf. Aber noch in diesem Jahr beim ältesten Bergrennen der Welt im thüringischen Gabelbach bei Ilmenau kehrt die verschollene Legende auf die Straße zurück.



Bei [HK Engineering](#) übt man sich in der hektischen Kunst, an zwei Orten gleichzeitig zu sein. Auf der Retro Classics zogen einige wunderbare Exemplare der ewigen Klassiker Mercedes-Benz 300 SL Roadster und der Flügeltürer in ihren Bann, darunter ein zartgrün schimmernder, perfekt restaurierter Roadster, der einst Clark Gable gehört hatte. Aber ein anderes 300 SL-Paar auf dem Stand belegte eindringlich, welche Schönheit in Patina und leicht verblühtem Lack wohnen kann: Elfenbein und vornehm abgenutztes rotbraunes Leder, dazu als Besonderheit Zentralverschlussfelgen von Rudge.



Auch wenn man sie mit Etiketten wie Neo Classics, Youngtimer oder Modern Classics einkleidet, manche Autos bleiben bestehen oder entwickeln später ihren Reiz, manche, vielleicht zu Recht, werden vergessen. Bei Kienle ist es der Autobahnkiller Mercedes-Benz 500 E oder der ganz stark nachgefragte 190er „Baby-Benz“ der modisch wilden Achtziger, die eine jüngere Käufergeneration anziehen, weil sie nicht nur günstiger als seltene Klassiker sind, sondern die Kindheit geprägt haben. Das gilt auch für den Porsche 944 Turbo Cup von 1988, ein Modell, das seinerzeit die Eingeschworenen entzweite und heute mit Matching Numbers und nur 56.000 Kilometern auf der Uhr ein besonderes Stück ist.

Fotos: Frederik Dulay für Classic Driver © 2018

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/kaeuflische-traeume-auf-der-retro-classics-2018-stuttgart>
© Classic Driver. All rights reserved.