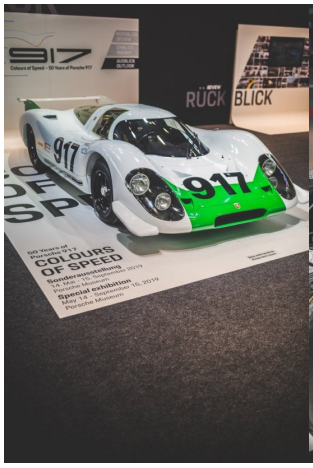
CLASSIC DRIVER

Die Retro Classics Stuttgart ist das ölgetränkte Gegengift zu Genf

Lead
Die noch bis Sonntag gehende Retro Classics Stuttgart war für uns in dieser Woche das willkommene Gegenmittel zur elektrischen Monotonie des Genfer Salons. Das sind unsere Verbrenner-Stars der Messe...

Lange nicht mehr haben wir eine solch öldurchtränkte Oase mit so großem Appetit auf alte Autos erlebt wie bei der Retro Classics in Stuttgart. Der Blick von Zwischengeschossen hinab auf die mit Sammlerautos und begeisterten Zuschauern prall gefüllten Hallen war herzerwärmend und wirklich ermutigend. Durch die räumliche Nähe zu den Werken von Porsche und Mercedes ergeben sich zwar fast zwangsläufig thematische Schwerpunkte. Doch sah man daneben auch eine Fülle von „Youngtimern“ – klares Indiz, dass interessante Modelle aus jüngeren Jahrgängen weiter ihren Siegeszug im Markt antreten.



Porsche feiert in diesem Jahr den 50. Geburtstag seines berühmtesten Rennwagens, des 917. In der Tat wurde der erste Prototyp exakt in dieser Woche vor 50 Jahren auf dem Genfer Salon präsentiert. Und da die Retro Classics nur einen Steinwurf von der Zuffenhausener Fabrik entfernt stattfindet, nutzte das Porsche Museum die Chance, Chassis 001 hierher zu bringen. Frisch restauriert und exakt so, wie der Wagen mit Startnummer „917“ seinerzeit in Genf ausgestellt wurde.

Der damalige Werksfahrer Kurt Ahrens war ebenfalls präsent und machte Werbung für die Sonderausstellung „Colours of Speed – 50 Years of the 917“, die vom 14. Mai bis 15. September im Porsche Museum läuft.

Einen Porsche 917 hätten wir am wenigsten bei Arthur Bechtel Classic Motors, einem der größten Mercedes-Benz-Spezialisten Europas, erwartet. Doch tatsächlich posierte dort ein 917 Kurzheck, garniert mit den ultracoolen Heckfinnen, die damals auf schnellen Strecken wie Monza oder Spa zum Einsatz kamen. Mindestens genauso imposant der Mercedes 300 SEL 6.3, allgemein bekannt unter seinem Spitznamen „Rote Sau“.

Ehrensache, dass Mercedes-Benz, aber auch BMW, sich in Stuttgart nicht von Porsche die Show stehlen lassen wollten. Die Schwaben fuhren ein Trio bedeutender Rennwagen auf – den „Blitzen Benz“ von 1909, einen W196 R von 1955 und einen CLK GTR AMG aus der Saison 1997. Die Münchener ließen sich auch nicht lumpen. Aus den ausgestellten weiß-blauen Rennfahrzeugen ragte für uns ein weniger bekanntes Modell heraus: der 1986 in der IMSA-GTP-Klasse in den USA eingesetzte Prototyp auf Basis eines March-Chassis. Davy Jones und John Andretti holten beim 500-km-Rennen von Watkins Glen den einzigen Sieg, David Hobbs und John Watson verbuchten im zweiten Auto als beste Platzierung einen vierten Platz.

Ein Wiedersehen feiern durften Fans und Kenner der Rennszene von Ende der 70er-Jahre mit dem auf Initiative von Harald Ertl auf Basis eines Toj-Sportwagenmonocoques aufgebauten Lotus Europa Gruppe 5. Das mit einem 1,4 Liter Turbomotor von Zakspeed bestückte Modell blieb zwar 1979 bei Einsätzen in der Interserie oder beim 1000-km-Rennen am Nürburgring erfolglos – und hatte im Grunde auch nichts mit einem Lotus Europa gemein – doch zauberte er dennoch ein dickes Lächeln auf unser Gesicht.

Markus Bauer von Glinicke Classic Cars konnte seine Freude über die von ihm für die Retro Classics zusammengeholten Porsche 356 kaum verbergen. Unser Favorit war ziemlich eindeutig ein 356 B aus 1959, der seinerzeit hinter den Eisernen Vorhang geliefert wurde – das „DDR“-Schild am Heck zeugt bis heute davon.

Regelrecht weiche Knie bekamen wir beim Anblick des bei Prins Classics ausgestellten und wie neu wirkenden Alfa Romeo 8C Competizione – erst jetzt wird uns bewusst, welch tolle Sitze das von 2007 bis 2009 gebaute Coupé hatte und wie sein Wert mittlerweile gestiegen ist. Und beim Anblick des für 26.500 Euro angebotenen low-mileage Maserati Quattroporte in *Blu Nettuno* zuckte unsere Geldbörse ebenfalls gewaltig.

So grandios der Bugatti La Voiture Noire auch sein mag – mit dem von F.S. Cars in den Niederlanden zur Retro Classics gebrachten Type 35A von 1925 kann er nicht mithalten. Das absolut originale und seine Patina mit Stolz tragende Modell wurde von seinem Besitzer 2017 zum Gesamtsieg bei der Zoute Rallye in Belgien gesteuert, wobei er weitaus schnellere und werksunterstützte Porsche hinter sich ließ. Die am Stand ausgestellte Siegertrophäe beweist es!

Wie erwartet brachte Ruote da Sogno etwas italienisches Flair ins schwäbische Ambiente – nur leider keinen italienischen Sonnenschein. Mit zwei Alfa Romeo mit Zagato-Karosserie – einem 1300 GT Junior und einer Giulietta Sprint – zeigte der in der Emilia Romagna ansässige Händler, dass man kein Multimillionär sein muss, um an den 100-Jahre-Feierlichkeiten des Mailänder Designstudios teilzunehmen.

Feierlichkeiten des Mailänder Designstudios teilzunehmen. Der deutsche Mercedes-Spezialist HK Engineering verfuhr nach dem Motto „nicht kleckern, sondern klotzen“, und stellte gleich sechs 300 SL in Coupé- und Roadster-Form auf den Stand. Könnten wir wählen, griffen wir nach dem sehr originalgetreuen silbernen Exemplar Baujahr 1955. Hat doch dieser mit einem Gabardine Blau karierten Interieur ausstaffierte SL in 54 Jahren gerade einmal 8.760 Kilometer abgespult.

Die gewohnt große und breit gefächerte Auswahl an Klassikern der Gallery Aaldering wurde nur noch übertroffen von Lokalmatador Boxer Motor, auf dessen genau gegenüberliegenden Stand an die 50 Porsche 356 und 911 aufgereiht waren. Unser Favorit hier war – wenig überraschend – ein dunkelgrüner und komplett von allen Typenlogos befreiter 991 GT3 RS.

Andere Classic Driver-Händler vor Ort waren Messina Classics, mit einer kleinen, aber feinen Auswahl an „Youngtimern“; Bastian Voigt, der seine neue Auktionsplattform einführte; Lupus Classic Collector, mit seinen eleganten antiken Sammlerstücken; Cargold, dessen Mercedes-Benz 540K Cabriolet Baujahr 1937 einen Ehrenplatz erhielt und DLS Automobile, dessen Alfa Romeo Disco Volante Replica viele Besucher anlockte.

Unser ganz persönliches „Best of Show“-Modell könnten viele Besucher der noch bis Sonntag geöffneten Retro Classics leicht übersehen, steht es doch versteckt in einer abseits liegenden Halle. Das Museo Enzo Ferrari hat nur ein Auto aus Modena herbeigeschafft, doch was für eines: ein 126 CK, der erste Formel 1 aus Maranello mit Turbomotor, schwer zu bändigen und trotzdem 1981 vom Kanadier Gilles Villeneuve zu Siegen in den GP von Monaco und Spanien getrieben. Ein Rennwagen mit Gänsehaut-Garantie.

Fotos: Robert Cooper für Classic Driver © 2019

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/die-retro-classics-stuttgart-ist-das-oelgetraenkte-gegengift-zu-genf

© Classic Driver. All rights reserved.