



OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER



TIPPS FÜR SELBERMACHER

Elektrik-Umbau von sechs auf zwölf Volt

ZWEIRAD-EXOTEN

AWD

GUZZI CALIFORNIA



Die dicke Italienerin wilderte
erfolgreich im Harley-Revier

KAUFBERATUNG



Goggo Limousine und Coupé:
wenig Auto –
wenig Ärger?



EINER FÜR IMMER

Pagoden-SL

RILEY – DIE FIRMENGESCHICHTE

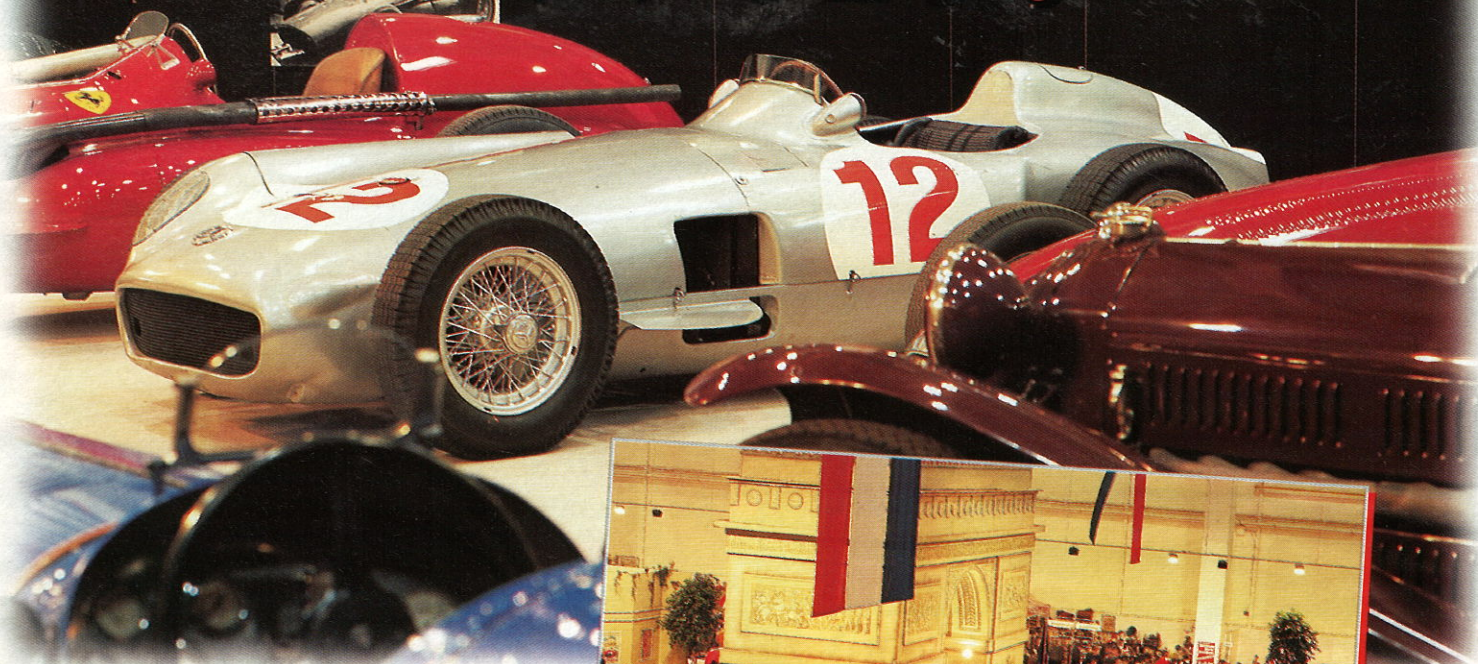
Wir erinnern an die beinahe vergessene
Marke aus Coventry, deren Autos ebenso
schnell wie solide waren. Am Ende blieb
nicht mehr als ein „Mini mit Rucksack“



DIESELBEN GESETZE FÜR ALLE:

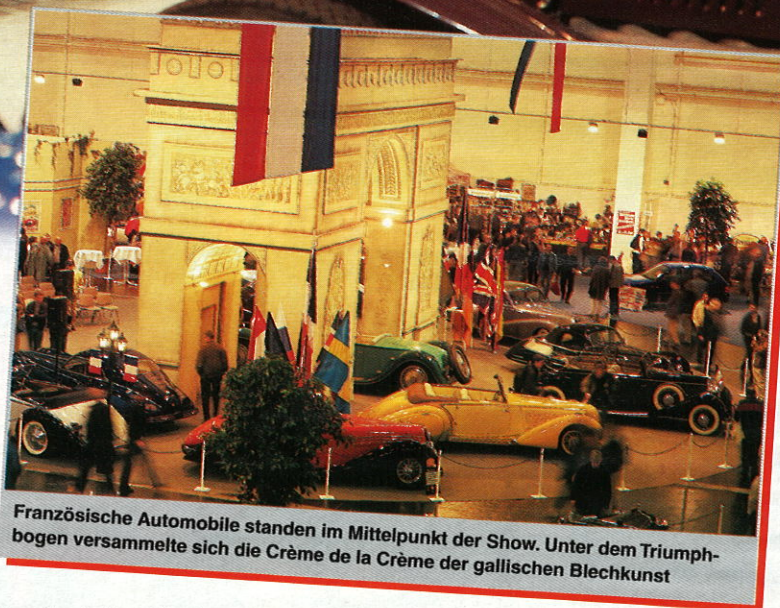
Europa – Fluch oder Chance?

Was kost' die Welt?



Ist Mona Lisa käuflich? Wem gehört das Brandenburger Tor? Philosophische Fragen wie diese sind nicht gerade typisch für eine Oldtimer-Messe. Und doch ließ genau diese Problematik bei der elften Techno-Classica kaum einen der 104.000 Besucher kalt. Die Ursache der Diskussionen stand in Halle eins: Fangios Weltmeisterauto, der einzige Silberpfeil außerhalb des Mercedes-Museums. Der Preis? Verhandlungssache. Auf jeden Fall zweistellig – im Millionen-Bereich.

Axel Schütte, der den W196 auf dem Stand von Klaus Werner ausgestellt hatte „... weil er so schön in dieses Starterfeld der Superboliden passt“, war nicht wirklich an Philosophie-Exkursen interessiert. Schließlich hätten wir doch alle gern gewusst, ob die Ikonen der deutschen Motorsportgeschichte käuflich sind oder nicht. Eigentlich sei der Silberpfeil ja nur ein Ausstellungsstück – aber ab einer bestimmten Summe sei er natürlich auch zu verkaufen. Natürlich. Die Bild-Zeitung, so hieß es am umlagerten Stand, habe mal wieder übertrieben. Sooo teuer sei das Auto nun auch wieder nicht. Aha. Auf die Frage nach den Gerüchten, das Auto sei für elf Millionen Mark bereits verkauft, dementierte Schütte mit einem Kopfschütteln. Nein, nein. Der Besitzer, ein deutscher Sammler aus dem Ruhrgebiet, habe das



Französische Automobile standen im Mittelpunkt der Show. Unter dem Triumphbogen versammelte sich die Crème de la Crème der gallischen Blechkunst

Auto bereits beim Goodwood Festival of Speed gemeldet. Und die elf Millionen? Zu wenig? Viel sagendes Schweigen. Vielleicht sollte ich das Fragen rund um die Formel 1 doch lieber Kai Ebel überlassen. Der trifft offenbar eher den richtigen Ton.

Eins steht jedoch fest: Wenn der geschichtsträchtige Silberling den Besitzer wechselt, dann hier in Essen. Nirgendwo sonst saßen Mark, Pfund, Franc, Lire, Gulden und Euro so locker wie hier. Shanna van Heste, die am Stand der belgischen Firma LMB-Racing mit frisch restaurierten Lagonda, Alvis und Bentley um die Wette strahlt, verweist auf die kleinen Schildchen am Bug dreier britischer Boliden. „Sold“ steht da mit dickem Filzstift und darunter Preise zwischen 100.000 und 160.000 Pfund. Das Publikum sei international, lächelt die Schöne, „...manche zahlen sogar schon in Euro!“ Ob sie damit das Klischee vom schwarzen Geld mit dem man dunkelgrüne Autos kaufen kann, entkräften will, weiß ich nicht. Tatsache ist, dass sich das Publikum erstaunlich

international präsentiert. Der Megatrend an Europas größter Oldtimerbörse ist denn auch leicht auszumachen: Vorkrieg muss es sein, Leistung sollte in reichem Maß vorhanden sein, dann spielt Geld wirklich kaum noch eine Rolle.

Zehn Meter unter dem Silberpfeil und den Lagonda sieht das ganz anders aus. Im Keller unter der noblen Halle 1 liegen die Jagdgründe für die Liebhaber mit kleinerem Budget auf einer – im wahrsten Sinne des Wortes – anderen Ebene. Nicht mehr als 20.000 Mark dürfen die Autos kosten, die sich hier zu ermäßigten Ausstellungskosten (300 statt 700 Mark) präsentieren. Mit rund 70 Exponaten ist die Kapazität der Halle gerade einmal zu einem Fünftel erschöpft, was allerdings durch geschickte Absperungen kaum auffällt. Die Anbieter in diesem Preissegment haben offensichtlich noch leichte Berührungsängste mit der Essener Edel-Schau. Das beruht nicht auf Gegenseitigkeit. Stefan Eck von der Veranstaltergesell-

schaft S.I.H.A. reagierte schon vor zwei Jahren ausgesprochen positiv auf den Vorschlag der OLDTIMER-MARKT-Redaktion, die Anbieter von preiswerteren Fahrzeugen mit günstigeren Ausstellergebühren nach Essen zu holen. Eck: „Das Problem war nur, dass wir nicht zwei gleichwertige Stellplätze zu unterschiedlichen Konditionen anbieten konnten. Das hätten uns die Händler mit Recht übel genommen. Die Halle 1A im Untergeschoss ist in diesem Sinne eine Lösung, die beiden Seiten entgegen kommt.“

Dass sich der Andrang bei den „Keller-Kindern“ eher in Grenzen hielt, mag einerseits am wahrhaft umwerfenden Angebot in den übrigen Hallen gelegen haben, wo rund 2000 Fahrzeuge bei 800 Ausstellern aus 15 Ländern um die Gunst der Zuschauer buhlten. Andererseits gab es kaum Hinweise auf die Untergrund-Aktivitäten in Halle 1A, die im vorigen Jahr noch geschlossen war.

Die breite Masse tummelte sich bei den Händlern, die erreichbare Klassiker auf hohem Niveau anboten – was durchaus doppeldeutig zu verstehen ist. Unterhalb von Zustand drei läuft in Essen nämlich kaum etwas und dieser elitäre Anspruch will bezahlt sein. Echte Schnäppchen gibt es allenfalls kurz vor Meseschluss oder bei entsprechendem Verhandlungsgeschick. Restaurationsobjekte – zumindest solche, die man auf den ersten Blick erkennt – sind hier traditionell eher die Ausnahme; es sei denn, es handelt sich um einen Delage D8 von 1933 im unrestaurierten Ori-

ginalzustand mit erstem Lack. Aber solche Objekte tragen ihre Blessuren nicht als Makel, sondern als liebenswürdige Patina.

Apropos Händler: Selbst Anbieter von Gebrauchtteilen kamen voll auf ihre Kosten. Einhellige Meinung: Das Geschäft lief an vier Tagen besser als voriges Jahr an fünf. Wenn die Techno Classica ihrem Anspruch als Szenebarmeter gerecht wird, dann ist für 1999 wieder mit einer Zunahme der privaten und gewerblichen Restaurierungen zu rechnen. Offensichtlich hat sich die Unsicherheit beim Blick in die Oldtimer-Zukunft endgültig gelegt.

Auch die Ehrenamtlichen an den rund 130 Clubständen nahmen die kürzere Messe-Variante erfreut zur Kenntnis. Im vergangenen Jahr sei der Mittwoch als zusätzlicher Messetag eine echte Belastungsprobe für das freiwillige und unentgeltliche Engagement der Mitglieder gewesen, äußerten sich die Befragten einstimmig. Dass vier Tage für Europas größte Oldtimer-Messe völlig ausreichend sind, haben auch die Organisatoren erkannt, wie der Termin für das Jahr 2000 zeigt. Die zwölfte Techno Classica soll vom 6. bis 9. April 2000 die Hallen der Messe Essen in ein schillerndes Meer von Chrom und Blech verwandeln. Vielleicht sind wir dann schon ein wenig schlauer, wenn es um die Frage geht, was die Welt kostet und vor allem, wer sie bezahlen kann...

**Text: Peter Steinfurth
Fotos: Andreas Beyer**



Alles eine Frage des Preises: Das Angebot an erschwinglichen Klassikern war stattlich



Keller-Kinder: Die Halle 1A war ausschließlich Fahrzeugen bis 20.000 Mark vorbehalten. Den Weg ins Untergeschoss zu den rund 70 Exponaten fanden nur wenige Interessenten – die Wegweiser fehlten



Teile, Motorräder und Raritäten wie diesen Rovin gab es in den Obergeschoss-Hallen



Opel präsentierte sich zum 100. Geburtstag mit einem liebevoll gestalteten Stand



Vorkrieg und Kraft – eine teure Mischung: Dieser Lagonda V12 Le Mans brachte rund 400.000 Mark



Auch Audi nahm das 100. Horch-Jubiläum zum Anlass für eine beeindruckende Ausstellung