
Monterey Car Week 2022: Das Spiegelbild der Branche

Von Jens Meiners, cen

Sie hat sich zum Spiegelbild der Autobranche entwickelt, die „Car Week“ im kalifornischen Monterey, die aus einer Reihe teils parallel laufender Veranstaltungen besteht und in zwei Höhepunkten kulminiert: Am Freitag mit der Marken-Messe auf der Grünfläche namens „Quail“ und am Sonntag mit dem Concours d'Elegance am Pebble Beach. Dabei präsentieren sich Millionenwerte, Fahrzeuge von teils surrealer Eleganz und Extravaganz.

Schon am Mittwoch wimmelt es in Monterey und im benachbarten Pacific Grove vor Klassikern und Sportwagen aller Art; lärmende „Low Rider“ treffen auf Pretiosen europäischer und japanischer Provenienz. Am Donnerstag präsentieren sich bei den „Legends of the Autobahn“ dutzende Youngtimer deutscher Herkunft, wobei längst auch zeitgenössische Tuning-Fahrzeuge nicht nur akzeptiert, sondern geradezu gefeiert werden. Gleichzeitig laufen an der Rennstrecke von Laguna Seca die Vorbereitungen für die historischen Rennen an, die dann am Sonnabend ausgetragen werden. Dort treffen Profis und zahlungskräftige Amateure aufeinander, für manchen lautet das Motto: „Dabeisein ist alles“.

Auf dem Quail wird am Freitag der Luxus gefeiert. Audi zeigt erstmals alle drei bisher enthüllten Konzeptfahrzeuge der „Sphere“-Serie gemeinsam; Porsche lanciert den rennstreckentauglichen GT3 RS; Lincoln überrascht mit dem L100 Concept, das qua schierer Masse im Boden zu versinken schien; Lamborghini wiederum fährt den Urus Performante auf, Bentley zeigt ein elektrisches Konzeptfahrzeug und kündigte gleichzeitig den letzten W12 an.

Der Quail präsentiert sich als Messe der Technologieoffenheit: Elektroautos und Verbrenner koexistieren friedlich nebeneinander, symbolisiert durch die neuesten Kreationen von Marken wie Lucid, Pagani und Koenigsegg. Die bekannten Player Ruf, Singer und Guenther treten mit luftgekühlten Porsche 911ern auf, bis zur Perfektion und totalen Unerschwinglichkeit resto-modifiziert.

So unterschiedlich die technologischen Ansätze, so einig ist man sich in einem Punkt: Diese Autos sind nichts für die Masse und auch nichts für die Mittelschicht, diese Form der Mobilität ist etwas für eine äußerst finanzstarke Elite. Mit einer Ausnahme: Die US-Premiere des 585 PS starken Kia EV6 GT ist die Überraschung unter den bisweilen verkünstelt wirkenden Super- und Hypercars. Das koreanische E-Auto, präsentiert von Designer-Legende Tom Kearns, wird auf Anhieb zum Sympathieträger auf dem Quail – und dient gleichzeitig als Kompetenzausweis für die Marke. Kia ist angekommen.

Ganz im Zeichen der glanzvollen Vergangenheit steht traditionell der Concours d'Elegance am Sonntag. Kenner erscheinen pünktlich zum Sonnenaufgang zur „Dawn Patrol“. Dann fahren die Exponate vor und beziehen Position, Scheinwerfer durchschneiden den Morgennebel, Maschinen bellen auf und schaffen einen unvergleichlichen Klangteppich. Die Besitzer erteilen bereitwillig Auskunft über ihre Prachtstücke – im beruhigenden Wissen, dass die Teilnahme an diesem Concours deren Wert nicht unerheblich steigern dürfte. Die Plätze sind hochbegehrt.

Und auch wer ohne Auto kommt, muss für die Eintrittskarte viel Geld hinlegen. Man nutzt die Gelegenheit zur Eigenpräsentation: Was hier an Anzügen, Kleidern und Hüten zu sehen ist, müsste sich in Ascot nicht verstecken; Champagner und Kaviar werden schon vormittags gereicht.

Flankiert wird die „Car Week“ durch ein florierendes Auktionsgewerbe. Denn klassische Autos und Supercars dienen längst nicht mehr ausschließlich der Fahrfreude und

Fortbewegung, sondern auch – häufig sogar vorrangig – als Anlage- und Spekulationsobjekt: Hier wechseln hunderte von Millionen Dollar den Besitzer. Man kennt sich in der Branche, wundert sich über den einen oder anderen Hype – und freut sich, Unikate zu Gesicht zu bekommen, die nach der Versteigerung wieder für viele Jahre in perfekt klimatisierten Lagerhallen verschwinden.

Am anderen Ende des Spektrums finden sich die Absurditäten der „Lemons“-Veranstaltung. Hier treffen sich zur allgemeinen Belustigung die Absurditäten der Automobilgeschichte – heuer etwa der missratene Sicherheits-Sportwagen Bricklin SV-1, das Dreirad Reliant Rialto, die ewige Lachnummer Ford Edsel oder der als hässlich geltende AMC Pacer. Zum „schlechtesten Auto der Show“ wurde ein heruntergekommener BMW-Barockengel gekürt, dem als finale Demütigung eine Maske vor die Doppelnire gebunden wurde. Bei den Lemons schwingt ein Element der Selbstbezeichnung mit. Man bleibt aber trotz der Distanz zu den Hauptveranstaltungen in den Gesamtkontext der Car Week eingebunden und liefert damit eine wertvolle Validierung.

Und so lässt sich die Car Week auch als Fanal für die automobilen Zukunft interpretieren: Klar getrennte Welten; Autobesitz als Privileg; gegenseitige Selbstbestätigung auf der Seite der Besitzer und Hersteller – und die Absolution durch Lemons, Low Rider und alle, die in Monterey einen Blick durch die halbgeöffnete Tür werfen dürfen. Eines ist jedoch klar: Die Faszination der schönen Form, die Freude an der individuellen Fortbewegung sind ungebrochen. Niemand, der nach Monterey kommt, will darauf verzichten. (Jens Meiners, cen)

Bilder zum Artikel



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners



Monterey Car Week 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jens Meiners
