

UNTERWEGS [OLDTIMER-HÄNDLER](#)

## Er verkaufte auch den Mercedes von Fred Astaire

Veröffentlicht am 26.02.2019 | Lesedauer: 6 Minuten

Von Alexander Stilcken



Für Eberhard Thiesen sind Oldtimer Kunstwerke - so betrachtet, kann man da nur zustimmen

Quelle: Johannes Arit

Er hat die wertvollsten Oldtimer der ganzen Welt im Angebot: Eberhard Thiesen, Jäger und Sammler motorisierter Raritäten. Für seine Leidenschaft riskierte er regelmäßig sein Leben und verhandelte mit Maharadschas.

Der immense Aufwand, die Leidenschaft, ohne die das alles hier gar nicht möglich wäre – auf den ersten Blick offenbart sie sich nicht, wird verdrängt von automobiler Schönheit. Makellos stehen sie da, silber- und cremefarben, hellblau oder auch leuchtend rot lackiert, die Cabriolets ([/motor/fahrberichte-tests/cabrios/](#)) und Limousinen, rund 30 Fahrzeuge insgesamt, zu Preisen von 49.500 Euro für einen Mercedes-Benz 300 SL Roadster von 1986 bis zu 3,5 Millionen Euro für einen Mercedes 680 Sport von 1927. Der zweite Preis wird einem allerdings erst auf Nachhaken verraten – und genannt wird er von dem Mann, der wie kaum jemand über Oldtimer ([/motor/fahrberichte-tests/oldtimer/](#)) zu erzählen vermag, während er Preisgespräche dann doch eher müßig findet: Eberhard Thiesen.

Im blauen Pullover steht er in seinem Stammhaus in der Griegstraße zwischen den Exponaten und sagt: „Ich mache das alles schließlich nicht nur, um davon zu leben – mein Herz hängt an diesen Autos.“ Seit mehr als 40 Jahren ist er in dem Geschäft tätig, seine Heimat ist Hamburg ([/themen/hamburg-harburg/](#)), die Kunden und vor allem die Wagen sind in der ganzen Welt verstreut. Er betreut Sammlungen und verkauft und vermittelt mit seinen zwei Firmen mitunter auch Autos, ohne dass sie je im Showroom stehen.

Mit den meisten der wirklich wichtigen Sammler weltweit hat Thiesen bereits Geschäfte gemacht. Schließlich hat er den Ruf, nur erstklassige Wagen zu vermitteln – besonders haben es ihm Raritäten aus den Vorkriegsjahren angetan, Modelle von Mercedes ([/themen/mercedes-benz-neuheiten-fahrberichte-tests/](#)), Lagonda, Horch und Packard.

„Die Karosseriebauer von damals haben in meinen Augen Skulpturen geschaffen. Das sind Kunstwerke, die Geschichte und Handwerkskunst vereinen.“ Dass Wagen wie diese heute überhaupt und dann noch in diesem Zustand käuflich sind, ist dabei zu einem guten Teil Thiesens Verdienst, der viele der Modelle nicht nur vermittelte, sondern vor allem in entlegenen Winkeln der Welt fand und restaurierte.

In einem Alter, in dem andere noch überlegen, was sie mit ihrem Leben wohl anfangen sollen, war der junge Thiesen schon mittendrin: „Handwerklich hohes Niveau hat mich schon immer in jeglicher Form begeistert.“ Bereits vor dem Abitur handelte Thiesen mit Antiquitäten, besaß mit 19 Jahren bereits sein drittes Auto, einen [Mercedes \(/themen/mercedes-benz-neuheiten-fahrberichte-tests/\)](/themen/mercedes-benz-neuheiten-fahrberichte-tests/) 170. Er merkte schnell, dass man als Eigentümer eines solchen Autos großes Interesse an einem Ersatzteilverrat hat und man mit der Suche nach ebendiesen Teilen nicht allein ist.

In [England \(/themen/england-reisen/\)](/themen/england-reisen/) wurde er Anfang der 70er-Jahre fündig, kaufte nach und nach immer größere Mengen „Dead Stock“ auf, bereiste erst ganz Europa auf der Suche; es folgten Afrika, Japan und Südamerika. Er nutzte dafür die alten Verzeichnisse von Mercedes-Händlern, klapperte unermüdlich Adressen auf Verdacht ab, wurde als Experte für Ersatzteile quasi automatisch auch zum Experten für die Automobile, und natürlich kam irgendwann die Frage: „Sag mal, kannst du mir nicht auch einen Wagen besorgen?“

Thiesen konnte, zunächst war er auf Mercedes spezialisiert, bald auf alles, was rar und begehrt ist. Im Detail beschreibt er das Geschäftsgebaren dieser Tage nicht, doch beim Zuhören wird klar: Erfolg hat nur, wer hartnäckig ist und die Hürden, die sich in Gestalt von Landesgesetzen, örtlichen Verbrecher-Syndikaten oder auch einfach nur regionalen Gepflogenheiten präsentieren, mit der nötigen Flexibilität überwindet.

In Afrika verhandelte Thiesen mit den Präsidenten-Fuhrparks ehemaliger europäischer Kolonien. Sein Angebot: Ihr gebt mir eure alten Mercedes 600er, ich besorge euch dafür neue Limousinen. In Indien haben es ihm die Wagen der Maharadschas angetan, deren Bedeutung und Vermögen über die Jahre zwar abgenommen hat, die aber nicht selten noch edle Karossen besitzen. Ein guter Freund hatte Einreiseverbot in Indien erhalten, denn die Regierung will die Oldtimer als Kulturgut im Land halten und hat dafür die Gesetzeslage verändert. Also machte sich nun Thiesen mit den Adressen des Kompagnons auf den Weg. In einer Werkstatt vor [Delhi \(/themen/delhi/\)](/themen/delhi/) fand er einen 540 K Spezial Roadster, ein ziemliches Wrack, aber auch in diesem Zustand Millionen wert. Er reiste zu dessen Besitzer nach Bangalore, wartete zwei Wochen, bis der Mann aus dem Urlaub zurückkam, bot mehr und mehr – und bekam dennoch einen Korb.

Überhaupt sind die Autos, die er nicht bekommen hat, dem Oldtimer-Jäger besonders gegenwärtig. 1979 kletterte er in [Moskau \(/themen/moskau/\)](/themen/moskau/) über den Zaun eines bewachten Parkplatzes, angelockt von einer vielversprechenden Silhouette unter einer Plane. Er wurde vom Nachtwächter erwischt, konnte den Mann aber davon überzeugen, dass er kein Dieb, sondern nur ein Auto-Freak ist. Gemeinsam blickten sie unter die Abdeckplane und entdeckten einen 540 K Spezial Roadster. Von diesem Wagen gab es heute wie damals nur noch eine Handvoll Exemplare. Wieder kontaktierte Thiesen den Besitzer, bot den Handel „Alt gegen Neu“ an, stand vor einem Jahrhundertgeschäft – das aber die russische Bürokratie verhinderte.

Erst in den 80ern wurde Russland für ihn zum Einkaufs-Eldorado, er schickte Suchtrupps durchs Land und schaute in der letzten Scheune nach Fahrzeugen: „So bin ich an eine ganze Horch-Sammlung gekommen. Die war im Besitz eines alten Mannes, der die Wagen für russische Generäle gewartet hat. Immer wenn diese Autos defekt waren, kaufte er sie ihnen ab.“ Wie genau er die Wagen außer Landes bekommen hat, lässt der Händler unbeantwortet: „Es war eine abenteuerliche Zeit, und nicht selten fürchtete ich um mein Leben. Sogar ganze Lieferungen gingen verloren, aber letztlich ist es immer gut gegangen.“

Heute mache das [Internet \(/themen/internet/\)](/themen/internet/) den Handel transparenter. Ungebrochen aber ist seine Begeisterung für Raritäten: „Jeder Tag ist für mich eine neue Zeitreise, weil Oldtimer für mich das Lebensgefühl vergangener Epochen darstellen. Es ist doch wunderbar, sich vorzustellen, was die Besitzer der Automobile mit ihnen erlebt haben und wer in ihnen gesessen hat.“ Thiesen hat beispielsweise den Mercedes 300 S von Fred Astaire verkauft, Hollywood-Geschichte inklusive.

Aus dem Geschäft mit modernen [Sportwagen \(/motor/fahrberichte-tests/sportwagen/\)](/motor/fahrberichte-tests/sportwagen/) und Hypercars hält sich der PS-Freund hingegen raus, Thiesen bezweifelt, dass deren Wertentwicklung Bestand hat. Lieber hilft er Sammlern beim Ausbau ihrer Kollektion. Ein Kunde in Mexiko beispielsweise besitze rund 200 Wagen, deren Wert mindestens eine Milliarde Dollar betrage. Wobei man dann doch wieder bei den Preisen ist, was auch fast unvermeidbar ist in einer Zeit, in der Oldtimer längst Anlageobjekte sind. 20 Jahre lang gingen die Werte nur bergauf.

Doch Thiesen ist optimistisch. Zum einen sei schon aus manchem Anleger ein passionierter Sammler geworden. Und zum anderen sieht er in der Machtposition der Auktionshäuser (</themen/auktionen/>) eine Chance für sich. Wegen der großen Nachfrage käme auch immer häufiger mindere Qualität zur Versteigerung. Früher oder später landen die echten Enthusiasten dann doch wieder bei ihm. So ziemlich jeden Suchauftrag könne er in zwei bis vier Monaten bedienen. Thiesen lächelt. Man muss eben wissen, wo man fündig wird.

***Folgen Sie uns unter dem Namen ICONISTbyicon auch bei Facebook (<https://www.facebook.com/ICONISTbyicon/>), Instagram (<https://www.instagram.com/iconistbyicon/>) und Twitter (<https://twitter.com/iconistbyicon/>).***

---

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/189182183>

FOLGEN

