

# Aut Er tik



Beim Pebble Beach Concours d'Elegance treten die schönsten Autos der Welt an. Im offenen Bentley fährt sich's unter Kaliforniens Sonne besonders elegant.

**Der Wind** treibt Nebelfetzen übers Meer, Wellen rollen an die Küste und zerrieben zu feiner Gischt, die über die Straße weht. Doch bald schon heizt die Sonne Kaliforniens ein. Richard Charlesworth strahlt, und das lässt seinen buschigen Schnurrbart noch größer scheinen. Durch die Fahrer-Brille, die eines Doppeldecker-Piloten würdig wäre, sind Freudenfalten rund um die Augen zu sehen. Richard fährt auf dem Highway No. 1 an der Pazifikküste in Richtung San Francisco, und zwar im Old No. 2 – einem Bentley aus dem Jahr 1930, einer hochbeinigen grünen Lokomotive. Richard liebt dieses Auto, das sieht man ihm durchaus an. Aber heute strahlt er doppelt so fröhlich, denn Old No. 2 hat gleich zwei Preise gewonnen beim Pebble Beach

Concours d'Elegance, der nobelsten Autogala der USA, wenn nicht der Welt.

Steht die Marke Bentley heute für Luxus, Eleganz und Sportlichkeit, so lässt sich das von Old No. 2 nicht ohne Weiteres behaupten. Zwar hat er legendäre Rennen bestritten, in Brooklands und Le Mans, doch heute ist dieses Trumm von einem Auto vor allem groß und laut. Darin mitzufahren: ein Höllenspaß. Erstaunlicherweise schafft das schwere Automobil immer noch gut 100 Kilometer pro Stunde, ein sehr direktes Fahrgefühl bei nur kinnhohen Windschutzscheiben. Ein Verdeck steht nicht zur Debatte. Eine ungeschriebene Regel gibt vor, alte Bentleys

ausschließlich offen zu fahren, „even if it's raining cats and dogs“. Richard rührt im Getriebe, lässt sich vom Lenkrad durchrütteln, als Beifahrerin kann man nur versuchen, sich festzuhalten. Das ist Autofahren in seiner direktesten Art – ohne Sicherheitsgurt, Überrollbügel, ABS, ohne piepende und blinkende Abstands- und Einparkhilfen. Es wäre angemessen, für diese wunderbare Fahrt in einen Hofknicks zu sinken: Sir Richard, thank you very much, indeed.

Mitte August lockt das kalifornische Küsten-Resort Pebble Beach alles an, was Rang und Wagen hat. Rund um diese Karosserie-Parade spinnen Events ein Netz aus edlen Materialien, dazu gedacht, potenzielle Autokäufer einzufangen: Luxusmarken laden zu Testfahrten und Dinnerpartys auf Weingütern ein, auf der Rennstrecke Laguna Seca kurven weitere alte Rennwagen, und allorts flanieren Menschen, die sich mit Fragen plagten wie dieser: Kaufe ich jetzt noch einen Ferrari oder doch lieber einen Lamborghini?

Sonntagmorgen war Richard in Pebble Beach vorgefahren: Ein paar Dutzend Pelikane stochern mit ihren mächtigen Schnäbeln in die Luft. Von den Küstenfelsen blicken sie gelangweilt auf den Golfplatz. Das Meer liegt ruhig wie eine Abdeckplane in der Bucht, die schräg einfallende Sonne scheint das Gras von unten zu beleuchten, doch schon beginnen sich Furchen abzuzeichnen. Alte schwere Autos fahren auf den Platz, rund um Loch 18, die Teilnehmer des diesjährigen Concours d'Elegance. 15 000 Zuschauer werden erwartet, rund 200 Vintage-Cars sind zu sehen, Träume in Chrom, ab Baujahr 1904 bis zu Sportwagen aus den Sechzigerjahren.

**Morgentau** steigt als feiner Nebel auf. Das bedeutet: Wienern, was die Lappen hergeben. Wenn später am Vormittag

die Jury diese Preziosen begutachtet, soll kein Fleckchen den Eindruck trüben. So streichen im Morgenlicht Taschentücher über Kühlerfiguren, Herren in weißen Anzügen knien neben ihren Autos, schrubben mit einer Zahnbürste Autoreifen und wedeln mit Federpuscheln Stäubchen von der Kühlerhaube. Ein vanillegelber Duesenberg – er wird die Trophäe „Best of the Show“ nach Hause fahren – steht als Blickfang am Ufer postiert.

Ein rostroter Ferrari 166 Mille Miglia Barchetta, Baujahr 1950, duckt sich in eine Lücke. Dies sei der älteste, existierende, un restaurierte Ferrari, sagt Manny del Arroz mit Besitzerstolz. Aus den verknitterten blauen Ledersitzen steigt der mufflige Geruch eines alten VW-Käfers; mehr als ein halbes Jahrhundert stand der Ferrari in einer Scheune. Manny darf

te nur einen kurzen Blick auf ein Foto werfen. „Ich habe ihn sofort gekauft.“ Fährt das Auto auch? Klar, sagt Señor del Arroz, er sei damit zum Dinner vorgefahren – in ein italienisches Restaurant.

Die Jury naht, die Männer tragen Strohhüte, del Arroz hat zehn Minuten Zeit, sein Auto zu erklären. Das Fahrzeug tritt in der Kategorie „Postwar Preservation through 1967“ an, hier ist ein möglichst authentischer, also un restaurierter Zustand entscheidend. Bei der Prämierung geht es nicht nur um Ruhm und Ehre – Siegerfahrzeuge können im Wert um bis zu 500 000 Dollar steigen. „Can you start the engine?“ Fahren müssen die Autos nicht, aber zumindest blubbern, röhren, rülpfen. Beim weißen Blitzen Benz zieht sich das hin, eine Menschenmenge

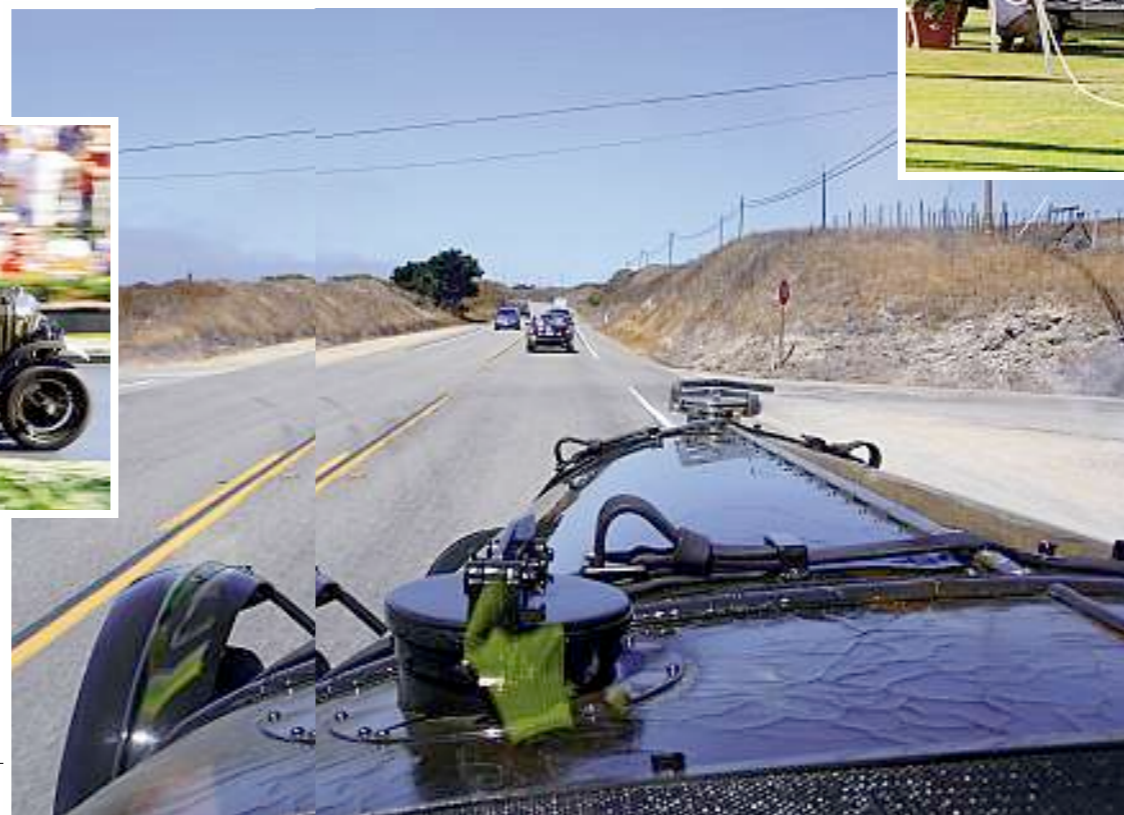
Fotos: Nick Dumbleby/ Bentley, Barbara Schaefer



Eleganz in Lack und Chrom auf Kaliforniens exklusivstem Golfplatz (o.); es muss nicht immer Hochglanz sein – auch in Ehren zerkratzte Oldies heimsen Preise ein, so lang die Authentizität des Autos, wie beim Bentley Old No. 2 (r.) nachweisbar ist



Sonnenaufgang in Pebble Beach: Autoparade aus dem Dunst der Vergangenheit (l.); Old No. 2 auf der Zielgeraden (o.); mit Richard Charlesworth im Old No. 2 auf dem Highway (großes Bild und r. außen) – immer ein Gewinn



versammelt sich. Es knallt. Fehlzündung? Dann endlich tuckert er los, der Benz von 1909. Die Menge spendet Beifall.

Richard Charlesworth hat die Szene beobachtet, denn der Blitzen Benz tritt in derselben Klasse an wie der Bentley Old No. 2 – der Brooklands-Klasse. Alle Autos dieser Klasse haben mindestens einmal ein Rennen auf dem Parcours Brooklands bei London gewonnen, der vor 100 Jahren eröffnet wurde. Richard erzählt die Geschichte des Old No. 2: wann der Wagen, also genau das Exemplar, das vor uns auf dem Golfplatz steht, in den Dreißigern welches Rennen gewonnen hat. Und dass der olivgrüne Edelrenner vor drei Jahren auf einer Auktion in Le Mans angeboten wurde. „Leider waren damals unsere Taschen nicht tief genug“, klagt Charlesworth, zuständig für die Bentley Heritage Collection. Der Oldtimer ging für rund 4,1 Millionen Euro an den Sammler Peter Livanos, seines Zeichens Reeder und ehemaliger Eigentümer von Aston Martin. Der sei aber so freundlich, ihn immer mal für solche Veranstaltungen auszuleihen. Dann darf Charlesworth ihn fahren.

46

Charlesworth ist für Bentley nach Pebble Beach gekommen, wie die halbe Führungsetage des britischen Traditionshauses. Kein Wunder, Amerika gehört nach wie vor zu den wichtigsten Märkten. „Es gibt hier unglaublich viele Menschen mit unglaublich viel Geld“, sagt Bentley-



**Im Vorfeld der Begutachtung durch die strohhutbekleidete Jury (r.): Wienern was die Lappen hergeben**



Chef Franz-Josef

Paefgen. Die „exquisiten handgemachten Meisterwerken der Technologie“, wie alte Autos hier gerne genannt werden, haben sich als Anlage mit Potenzial zur Wertsteigerung erwiesen.

**Nach wechselvoller Geschichte** (jahrzehntelang gehörte Bentley zu Rolls-Royce, wurde 1998 an Volkswagen verkauft, während Rolls-Royce an BMW ging) schreiben die Briten nun sattschwarze Zahlen. Derzeit werden im Werk Crewe zwei Serien gefertigt – das edle Topmodell Arnage und die unter Volkswagen-Regie entwickelte Continental-Reihe. Ersteres ist zum Preis von ungefähr 200 000 Euro zu haben, der „Low-Cost“-Continental ab circa 160 000 Euro. Die Continental-Limousine, das Coupé und das Cabrio verkaufen sich wie geschnittenes Brot.

Im ersten Halbjahr 2007

stieg der Absatz um knapp 20 Prozent auf mehr als 5600 Fahrzeuge, der Umsatz lag 24 Prozent höher, bei 739 Millionen Euro. Das Durchschnittsalter der Continental-Besitzer liegt bei 35 Jahren. In die Wagen aus der Arnage-Serie steigen eher die reiferen Jahrgänge ein. 42 Prozent der Autos werden in den USA verkauft, 20 Prozent im Mutterland England,

und weniger als zehn Prozent in Deutschland. Auch die boomenden Märkte in Asien fordern Nachschub. Die Produktionszahlen will Bentley gleichwohl nicht erhöhen. „Eine erhöhte Nachfrage ist ein Problem, mit dem wir gut leben können“, bemerkt PR-Direktor James Rosenstein feinsinnig.

Brooklands heißt der Jüngste der Bentley-Familie, das neue Coupé der Arnage-Reihe. Auch davon sind die ersten 550 Exemplare bereits verkauft, für 280 000 Euro netto. Hoherstaunlich, wo es von dem 530 PS starken Wagen doch bislang erst ein einzelnes Exemplar gibt – und das sah noch niemand je fahren. Es steht nun in Pebble Beach zur allgemeinen Bewunderung auf der Wiese der Concept-cars. „Wenn wir hier kein Auto verkaufen würden, wären wir wirklich enttäuscht“, sagt Manager Rosenstein. Die Enttäuschung bleibt den Briten erspart: Drei Brooklands (Auslieferung 2009) sowie 50 weitere Bentleys wurden geordert.

**15 000 Zuschauer bewundern die rund 200 ausgestellten Träume aus Chrom und Stahl, darunter den Ferrari Barchetta von 1950 (l. und o.) im unrenovierten Originalzustand**



Fotos: Nick Dumbleby/ Bentley, Barbara Schaefer



IHRE HAND BESTÄTIGT, WAS IHRE AUGEN SEHEN  
DAS SOLIDE GEWICHT, DIE WERTIGKEIT DES MATERIALS  
DIE PRÄZISION JEDES DETAILS, DIE AUSSERGEWÖHNLICHE HANDWERKSKUNST

IHR TELEFON

DAS NEUE ASCENT | Ti



VERTU

+49 69 943 408 230  
VERTU.COM

Geschmiedet aus purem Titan.  
Handgefertigt aus Saphirkristall und Keramik.  
Vertu Fortress Technologie für verlässliche Datensicherung.  
24-Stunden Concierge Service.



**Siegerpreis, verliehen von Moderator Jay Lenno (r.), für den Duesenberg SJ**

Rund 350 000 Euro kostet der Bentley Azure. Damit ist er das teuerste Serien-Cabriolet der Welt. Seit 2006 wurden 200 Azure hergestellt. Drei Exemplare davon gleiten am Tag vor dem Wettbewerb in einer Kolonne mit drei Arnage und dem Continental Flying Spur über den Pacific Highway.

**Eine Bentley-Testfahrt**, auch dies gehört zum Rahmenprogramm von Pebble Beach. Heißer Fahrtwind strömt über die Windschutzscheibe, die Sonne bescheint das Interieur. Das helle Vogelaugen-Ahorn des Armaturenbretts schimmert so fein poliert, dass man die Wangen daran schmiegen möchte. Ledersitze in der Farbe „Magnolie“ umfassen den Körper wie wohlgesonnene Arme. Das Schönste in einem Azure ist aber, den verchromten kleinen Schalter rechts vom Schalthebel zu bewegen, in 25 Sekunden faltet sich das Dach mit der Eleganz eines Hofknickses. Dann ein sanfter Druck aufs Gaspedal, und 450 PS tragen den 2,6 Tonnen schweren Wagen wie auf Zehenspitzen über den kurvigen Pacific Coast Highway.

Die traumhafte Küstenstraße hinunterzubrettern – so etwas wäre weder des Panorama-Highways noch des Autos würdig. Die Kolonne hält an einem Surferstrand. Ein muskulöser Typ schlendert

heran, blickt fassungslos auf diese Ansammlung von Reichtum auf Rädern. Ein Freund streicht sich die sonnengebleichten Haare aus dem Gesicht und kommentiert stoisch: „Das sind halt auch Hell's Angels – nur mit Kohle.“

Unterwegs biegt die Kolonne nach Monterra ein. Der Besitz gehört Clint Eastwood und ist so groß, dass vom Einlassstor Straßenschilder zum Haus auf dem Hügel führen. Hier dürfen Jungmillionäre die Bentleys testfahren und aushandeln, wie man den GTC oder den Azure haben möchte. Da wird dann zum Beispiel ein Fläschchen Nagellack in die Karosseriemannufaktur Mulliner durchgereicht, weil ein Wagen in genau diesem Lachsrosa gesprüht werden soll. Ein anderer Kunde wünscht sich die Innenausstattung geschnitten aus einem alten Baum seiner Latifundien.

Die Bentley-Schwester Bugatti erhielt unlängst eine Order aus dem Nahen Osten, ein Wagen mit weißen Teppichen sollte es sein. Bugatti schrieb ein höfliches Briefchen, das sei vielleicht ein bisschen unpraktisch. Man solle sich darüber keine Gedanken



**Autorin Schaefer (l.), Entertainer Thomas Gottschalk (o.) beim Probesitzen in den neuen Bentley-Modellen**



machen, lautete die Antwort: „Die Prinzessin zieht jedes Mal, wenn sie das Haus verlässt, ein neues Paar Schuhe an.“

Kehren wir zurück auf den Rasen von Pebble Beach, zu Old No. 2. „I love that car“, schwärmt Richard und verliert darüber fast seine stift upper lip, „ich könnte tagelang damit durch die Lande fahren.“ Die Jury naht. Richard weist auf die Originalfarbe hin, auf die doppelten Bremsen, auf die Hydraulikfederung. „Awesome! Great car!“ ruft ein Juror und klopft Richards Schulter. Der streicht sich grübelnd den Schnauzbar.

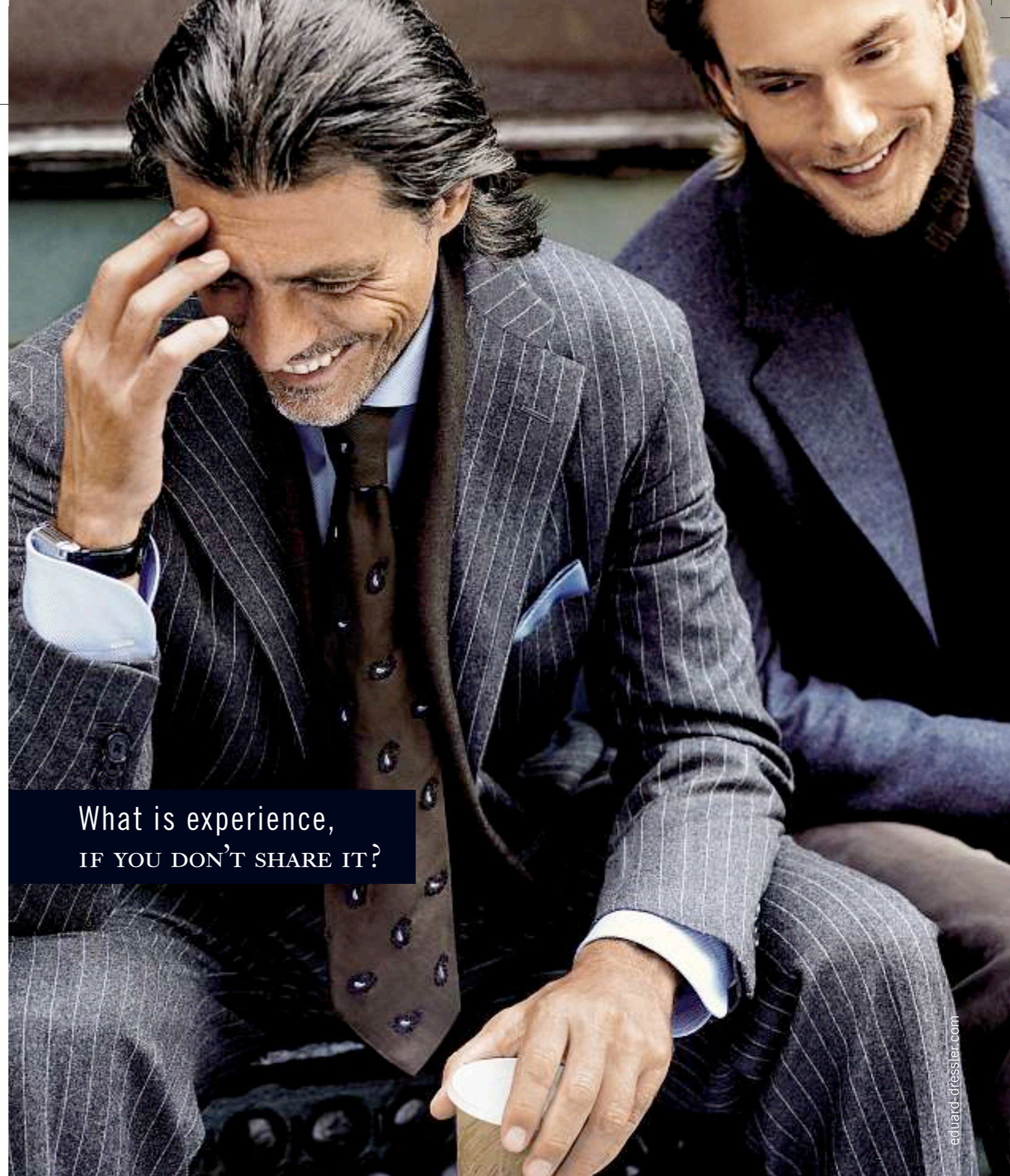
**Fanfaren klingen**, Kühlerfiguren sonnen sich in der Mittagshitze. Nervosität ergreift die Besitzer, während das Publikum auf Picknickdecken nahe der Siegerrampe Platz nimmt. Ein Jury-Mitglied bittet Richard, zur Rampe zu fahren: Das bedeutet, Old No. 2 ist mindestens unter den ersten drei seiner Klasse. Mit roten Wangen überm buschigen Schnauzer steigt Richard ein, startet den Motor, ruckelt übers Grün. Er wird als Brooklands-Klassensieger den Platz verlassen.

Und so könnte man am nächsten Morgen auf der gefeierten kalifornischen Küstenstraße fast vermuten, dass es nicht der Fahrtwind ist, der Richards Augen so feucht glänzen lässt. Denn schließlich trägt er ja zum Schutz dagegen ein Pilotenbrille. Richard fährt Old No. 2 zum Hafen, der Wagen wird durch den Panamakanal nach Hause reisen. „Das Auto wird mir fehlen“, sagt Richard Charlesworth. Spricht's, seufzt und drückt noch einmal voller Wonne aufs altgediente Gaspedal.

BARBARA SCHAEFER

Fotos: Nick Dumbleby/ Bentley

48



EDUARD DRESSLER

Finest Menswear. Since 1929.