

Hans-Günter Zach hat als Unternehmer Geld gemacht und es als Sammler wieder ausgegeben. Seine Autos zu sehen macht Spaß. Ihm zuzuhören ebenso.

„Andere haben ihr Geld nach Liechtenstein geschafft, ich habe meines in die Autos gesteckt.“ Der dies sagt, heißt Hans-Günter Zach, ist von Beruf Unternehmer, 63 Jahre alt. Von Herzen ist er Sammler. Zach sammelt Kunst, Möbel und Autos. Nicht irgendwelche Autos, sondern die feinsten der Feinen: historische Rolls-Royce-Modelle. „Weil sie auch eine Art von Kunst sind.“ Zach erzählt viel, Zach erzählt gerne, nur über eines redet er nicht: über Geld. „Ich bin kein reicher Mann“, sagt er und meint damit, dass andere ein dickeres Bankkonto haben. Zach stellt sein Vermögen anders zur Schau als die anderen: nicht am Strand von St. Tropez, nicht in den Bars von St. Moritz, sondern in seinem Privatmuseum in Mülheim nahe Offenbach am Main.

Dort versteckt er die etwa 30 historischen Autos, die Möbel- und Gemäldesammlung nicht vor der Öffentlichkeit, er lässt die anderen teilhaben an seiner Freude an den Dingen. Er führt nach Voranmeldung Gruppen durch sein Museum, nimmt keinen Eintritt, bittet aber um Spenden. „Da kommen alle Arten von Gruppen. Rotarier oder Seniorenclubs. Ich habe schon über 50 Gruppen mit älteren Menschen durchs Museum geführt. Die Führung dauert eineinhalb oder zwei Stunden, und noch niemand ist früher rausgegangen, weil er müde war oder erschöpft. Die Menschen freuen sich, so schöne Dinge zu sehen.“ Vor allem, wenn ihr Besitzer die Geschichten zu den Dingen erzählt.

Die Spenden kommen Menschen zugute, die im Leben nicht so viel Glück haben wie Zach: „Wenn ich meine, jemand könnte mehr spenden, dann sage ich ihm das auch.“ In breitem Hessisch. Wer ihn kennt, kommt auch ein zweites und drittes Mal zur Führung. Nicht weil er Zachs Autos oder die Möbel nochmal sehen müsste, sondern weil er Zachs Geschichten hören möchte. So sind im Laufe der letzten Jahre über 200 000 Euro an Spenden zusammengekommen, die er bei den Besuchern eingesammelt hat. Gruppen bis zehn Personen spenden in der Regel zwischen 50 und 100 Euro. „Eigentlich bin ich viel zu billig“, feixt Zach.

Ein Interview mit dem hessischen Selfmademan, der sich vom Werkzeugmacher zum Unternehmer (Maschinenhandel und Immobilien) emporgearbeitet hat, zu führen wie ursprünglich beabsichtigt, erweist sich als Ding der Unmöglichkeit. In Zachs Erzählungen entstehen zu wenige Lücken, in die ein Frager hineinstoßen könnte, ohne sich gegenüber unhöflich zu unterbrechen. Besser, man sammelt ein paar Fragen, stellt sie bei den wenigen Gelegenheiten, die sich bieten, und hört dann wieder zu.

Zachs Geschichten gehen ungefähr folgendermaßen: „Also ich bin mal nach Berlin gefahren, um ein Auto zu kaufen. Dort habe ich erwähnt, dass ich Interesse an Rolls-Royce-Oldtimern habe. Da hat der Verkäu-



Der Rolls-Royce-Erzähler



fer gesagt, er habe den Auftrag, nach Interessenten für zwei Stück zu suchen. Die Autos gehörten einem Industriellen, der eine Sammlung neuerer Autos hatte und eben diese zwei Oldies. Dieser Unternehmer war gestorben, und seine Witwe löste die Sammlung auf. Ich bekam also einen Termin bei ihr in einem riesigen Büro. An der Wand hing eine Menge von Zille-Grafiken. Ich habe gefragt, ob das Originale sind, und sie hat geantwortet, das seien Kopien. Die Originale seien im Tresor. Sie trug ziemlich teuren Schmuck, und ich bin sicher, falls sie

nicht die Originale trug, dann lagen die auch im Tresor. Wir kamen also ins Gespräch – man kann sich ungefähr vorstellen, wie das Gespräch verlief –, „und am Ende sagte die Frau: Es gibt nur zwei Möglichkeiten: Entweder ich behalte die Autos oder Sie bekommen sie.“ Die Witwe hat sich für Möglichkeit zwei entschieden.

Eine andere Geschichte geht so: „Ich kannte einen alten Maschinenhändler, der arme Kerl lebt längst nicht mehr, in der Nähe von Gießen. Der erzählte mir: Du, ein paar Orte weiter, da schraubt auch einer an Rolls-Royce rum. Sind wir also mal hingefahren: Der Herr hatte drei Rolls-Royce und ein paar andere Autos. Er lebt auch schon nicht mehr. Er hatte die Autos von einem Arzt gekauft, der noch mehr davon habe. Er hat uns die Adresse von dem Arzt gegeben, ist aber nicht selbst mitgefahren, weil er dort Hausverbot hatte. Die zwei hatten irgendwie Krach. Dieser Arzt handelte schon seit 25 Jahren mit Autos, und ich habe rasch ein sehr interessantes Auto bei ihm gekauft. Wir haben uns angefreundet und waren bald per du. Im Juli 2000 kam er

mit diesem Auto hier“ – Zach zeigt auf ein dunkelbeige gefarbenes Cabriolet – „zu mir auf den Hof gefahren und sagte: Mit dem fahre ich keinen Meter mehr, er gehört jetzt dir.“

„Dieses hier“ ist ein Auto von 1934, gebaut für den Maharadscha von Rajkot, unter Kennern als „Stern von Indien“ bekannt, ein begehrtes Stück, mit dem Zach unter anderem 2003 beim 50. Thronjubiläum von Königin Elisabeth in London zu Gast war. „Ich hätte nie gedacht, dass ich dieses Auto je besitzen könnte“, sagt Zach. Beim Preis haben er und sein Duzfreund sich schließlich auch noch geeinigt.

Am vergangenen Wochenende war Zach mit vier seiner Autos bei der Oldtimermesse Retro Classics in Stuttgart zu Gast, unentgeltlich wie immer, gegen eine Spende. Nur zur groben Orientierung: Wer bei Rolls-Royce aus der Vorkriegszeit im Zustand der Stücke von Hans-Günter Zach einen Wert im knapp siebenstelligen Bereich annimmt, liegt nicht falsch.

Jochen Fischer

Mehr Infos zum Museum und zu Führungen: www.rolls-royce-sammlung.de



Hans-Günter Zach (kleines Bild) ist leidenschaftlicher Sammler und Erzähler.

Bilder: Messe stuttgart

Zurück in die Zukunft

Bei der einstigen Rolls-Royce-Schwestermarke Bentley wird derzeit das Topmodell Brooklands gebaut – in Handarbeit, so wie früher.



Das Bentley-Werk im englischen Crewe ist eher Manufaktur denn Autofabrik. Die teuren Autos verlangen Handarbeit. Bilder: Bentley

In der Werkshalle in der mittelenglischen Stadt Crewe steht ein Bentley Brooklands, der seinen letzten Schliff bekommt. Er ist ausgestattet mit dunkelbraunem Leder, an den Sitzen ist das Leder hell paspeliert. Die Lackfarbe des Wagens heißt Porcellaine, sie ist versehen mit einer burgunderroten „Coach line“, einem pinselartigen Strich entlang der Flanken. Der Strich wird von Hand gezogen. Der Brooklands ist ein Schmuckstück von einem Auto mit einem besonderen Extra: „Knurling“. Knurling ist eine Metallbearbeitung, heißt auf Deutsch Rändelung. Es wird nicht viele geben, die das an einem fabrikneuen Fahrzeug je gesehen haben. Es ist eine geriffelte Oberfläche wie am Griff eines Präzisionswerkzeugs. Auch beim Brooklands muss man genau hinschauen, um sie zu finden: Sie ist an der Innenseite des Türgriffs, und man bemerkt sie nur, wenn man den Griff anfasset oder sich der gerasterte Chrom im Edelholzfurnier spiegelt. Solche Spielereien lieben sie bei Bentley.

Immer wenn Franz-Josef Paefgen nach Crewe kam, der deutsche Chef von Bentley, den der VW-Konzern in England installiert hat, spitzten die Designer die Ohren. Paef-

gen besuchte sie im streng geheimen Designzentrum und sagte: „Strengt euch an und macht ein richtig schönes Auto. Der Brooklands ist der Wagen, den ich fahren werde.“ Dass Paefgen die Autos aus Crewe gerne fährt, wissen auch die Chauffeure, die ihn am Flughafen in Manchester abholen: Paefgen setzt sich immer selbst ans Steuer. „Feiner Job“, sagen die Chauffeure.

Der Brooklands soll die Modellreihe Arnage nach oben abrunden und das Flaggschiff der aktuellen Produktion werden. Geboren aus einer Designstudie, nachdem einige Ingenieure befanden – unter ihnen auch Paefgen – dass die Plattform des seit 1998 angebotenen Arnage auch prima für ein großes Coupé in der Tradition von Bentley taugen würde. Um ihn zu entwerfen, wurde vieles anders gemacht als branchenüblich. Jim Rosenstein, seit Sommer vergangenen Jahres Direktor für Öffentlichkeitsarbeit bei Bentley, wundert sich selbst heute noch: „Es wurde keine Marktuntersuchung gemacht, nicht nach einer Nische gefragt.“ Bentley wollte schlicht den schönsten Bentley bauen, um die Tradition imposanter Coupés der Marke fortzusetzen.

Zwei Baureihen werden derzeit in Crewe

hergestellt: die luxuriösen Arnage-Limousinen und die um etwa ein Drittel günstigere Continental-Reihe. 4000 Angestellte und Arbeiter beschäftigt das Bentley-Werk, die im vergangenen Jahr erstmals in der Bentley-Geschichte mehr als 10 000 Autos gebaut haben. 737 davon waren Arnage. Der günstigste Bentley Continental kostet etwa 200 000 Euro, die Baureihe besteht aus Coupé, Cabrio und Limousine. Von der Arnage-Reihe gibt es ebenfalls ein Cabrio namens Azure. Das Brooklands-Coupé macht nun auch diese Baureihe komplett, es kostet von 345 000 Euro an aufwärts. Der Brooklands holt aus dem schon recht betagten V-8-Motor 537 PS, beschleunigt in 5,3 Sekunden auf 100 km/h und wird 296 km/h schnell.

Wie muss der schönste aller Bentleys sein? Im geheimen Denkkentrum waren die Grundfragen schnell geklärt. „Es musste ein Coupé sein, ein Zweitürer“, sagt der junge Designer Brett Boydell, der Transportation Design an der Coventry University studiert hat, „die Uni und das Studienfach schlechthin, wenn man ins Autodesign einsteigen möchte.“ Er machte ein Praktikum bei Bentley, danach wurde ihm ein Job angeboten.

„Ich hatte Glück“, sagt der jungenhafte Typ. Wahrscheinlich war er auch gut? „Oh, es war einfach die Zeit, als Bentley viele neue Mitarbeiter einstellte“, grinst er mit britischem Understatement.

In den 90er Jahren waren die Bentley-Designer noch zu dritt gewesen. „Wir haben uns Grünpflanzen ins Büro gestellt, damit wir nicht so einsam sind“, erinnert sich einer. Als 1998 der Volkswagen-Konzern Bentley kaufte, ging es steil aufwärts mit den Designern, von denen jetzt 20 hier arbeiten, dazu die unglaubliche Zahl von 40 Lehm-Modellbauern. Sie stellen Lehm-Modelle von neuen Baureihen her, von Einzelteilen wie einem Champagnerkühler oder auch einem Schuhschrank für eine Operndiva, der exakt in einen Continental-Kofferraum passen soll. Die letzten Grünpflanzen flogen aus dem Designerbüro, als auch noch 20 Computer-Designer eingestellt wurden.

Ein Bentley wird nur auf Bestellung gefertigt. Aus unendlich vielen Wahlmöglichkeiten stellen sich Kunden ihren Wagen zusammen. Zum Beispiel ist Grau nicht gleich Grau, sondern steht als Silver Tempest, Grey Violet, Anthracite, Storm Grey, Tungsten, Moonbeam oder Silver Storm zur Wahl.

50 Kunden kamen in den zurückliegenden Monaten direkt zu Bentley, um ihren Brooklands zu bestellen. Sie wurden befragt, wie das Auto genutzt werden soll, von wie viel Personen es gefahren wird, ob die Fahrstrecken eher lange oder eher kurz sind, ob ein Chauffeur am Steuer sitzt.

Denn ihr Bentley soll maßgeschneidert sitzen. Für Extras, die sich zum Grundpreis addieren, etwa Champagnerkühler, DVD-Spieler oder ein rollendes Büro geben die Kunden im Schnitt weitere 30 000 Euro aus. Nach einem Rundgang durch die Abteilung für Lederverarbeitung, „wo alle Arbeiter Schneider zu sein scheinen“, wie der italienische Autor Alessandro Baricco in seinem Roman „Questa Storia“ über die Anfänge des Motorsports schreibt, bleibt nur noch, sich „die glänzenden Automobile anzusehen, die in Reih und Glied auf eine Zukunft aus Staub und Champagner warten.“

Die ersten Exemplare des Brooklands verlassen in diesen Wochen Crewe. 550 von ihnen wird es geben. Nicht diesen Monat oder dieses Jahr, sondern insgesamt. Sie sind so gut wie ausverkauft. „Eine Handvoll“ Bestellungen könne man noch annehmen, sagt Jim Rosenstein. Barbara Schäfer