

Der Karosseriebauer Mulliner schneidert aus noblen Bentleys wahrlich royale Kutschen nach Maß.

# Chrom Juwel

**Jetzt noch das Krönchen.** Sorgsam rückte sich Liz die Holzkrone in den rotbraunen Haaren zurecht, schritt zum Trittbrett und ließ sich feierlich in den Fond der weinroten Limousine gleiten. Der Designer musterte jede Bewegung genau und freute sich: „Jetzt passt es!“

Das war damals echte Millimeter-Arbeit für den Mulliner-Bentley der Queen. Als Her Majesty zum 50-jährigen Thronjubiläum vom Hause Bentley zwei neue Staatslimousinen geschenkt bekam, soll-

ten der Monarchin im neuen Auto natürlich jegliche Verrenkungen beim Ein- und Aussteigen oder beim Untertanen-Grüßen erspart bleiben. Die Körpergeometrie von Liz entsprach exakt der königlichen Statur. Sie saß – samt Holzkrone – Modell für den Wagen in der Farbe „Royal Claret“, einem schimmernden Burgunderrot, der heute in der Garage des Buckingham-Palasts steht.

„Wo wir das Auto doch schon speziell anfertigen, wäre es ja auch zu dumm ge-

wesen, den Türrahmen auch nur um einen halben Inch zu niedrig zu entwerfen“, sagt Andy Watt, Direktor von Mulliner. Man stelle sich nur vor, die Krone könnte sich verhaken. Katastrophe! Mulliner, 1760 gegründet, baute einst die stattlichen roten Postkutschen für die Langstrecken der Royal Mail. Heute macht Mulliner aus Bentleys maßgeschneiderte Autos. Angefangen von der Lackierung in Nagellack-Pink bis zu Konsolen mit Champagnerkühlern.

Schon 1905 hatte H.J. Mulliner erkannt: „Autos sind die Zukunft!“ Motoren baute sein Unternehmen zwar nie, dafür aber das ganze Drumherum. H.J. war zeitweilig sogar königlicher Privatchauffeur von Queen Mary, der Großmutter der jetzigen Monarchin. Die Gebrüder Bentley, die ihre Firma 1919 gegründet hatten, arbeiteten von Anfang an mit Mulliner zusammen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen turbulente Zeiten auf Großbritanniens Autobauer zu. Rolls-Royce hatte sich Bentley und den Nobel-Karosseriebauer Park Ward einverleibt, 1959 wurde auch Mulliner geschluckt. 1998 kaufte und zerstückte bekanntlich Volkswagen den Luxusauto-Konzern: Heute gehören Bentley und Mulliner zu Volkswagen, Rolls-Royce und Park Ward zu BMW. Alle Bentleys kommen aus Crewe, einem Industriestädtchen nahe Manchester. Auch Mulliners Fertigungshalle steht dort, auf dem Firmengelände von Bentley.

Zu behaupten, das Ausgangsprodukt für die Mulliner-Veredelung sei ein ungeschliffener Rohdiamant, wäre grob

untertrieben. Zwei Bentley-Baureihen werden in Crewe hergestellt: die luxuriösen Arnage-Modelle und die etwa ein Drittel preisgünstigere Continental-Reihe. Der „günstigste“ Continental ist ab etwa 200.000 Euro zu haben. Ohnehin wird ein Bentley nur auf Bestellung zusammengeschweißt, 6500 von Hand angelegte Schweißpunkte halten die Karosserie zusammen. „Wir bauen nicht zehn schwarze Continental GTC mit hellbraunem Leder in der Hoffnung, dass die schon irgendwie weggehen“, sagt Andy Watt. Das würde schon an der subtilen Frage scheitern, welches Schwarz diese stark motorisierte Eleganz denn nun anlegen soll: Beluga, Diamond Black, Royal Ebony, Black Sapphire, Midnight Emerald oder doch Black Velvet?

**Bentleys rollen nicht vom Band,** und es gibt sie nicht von der Stange: Lack, Lederfarbe, Holzart, all dies sucht sich der Kunde aus. Weitergehende Extrawünsche erfüllen dann die gut 100 Mitarbeiter von Mulliner. Nur drei Grenzen beschränken die Ausstattung: die Fantasie

des Kunden, die Finanzierung und die gesetzlichen Sicherheitsstandards.

In den hellen Hallen stehen einige Fahrzeuge und viele Männer. Alle tragen sie schwarze Hose und grünes Polo-Shirt mit aufgedrucktem Namen und Firmenlogo. Kein Öl, kein Staub, kein Gestank. Les Orszewski arbeitet seit 28 Jahren bei Bentley. Diese Woche kümmert er sich um Dächer. Durch seine riesigen Brillengläser studiert er einen Zettel – „die Geburtsurkunde“ eines Arnage-Modells. Dieses Exemplar, erklärt er, werde auf speziellen Kundenwunsch ein kleineres Heckfenster bekommen. So etwas macht den hinteren Fahrgastraum gemütlicher, intimer. Aber der Wunsch muss schon bei Anfertigung der Rohkarosserie berücksichtigt werden. Das Heckfenster wird einzeln angefertigt und kostet ca. 20.000 Euro Aufpreis – etwa so viel wie ein Volkswagen Golf in der Grundausstattung. Immerhin wurde das Extra schon über 100-mal geordert.

Die Arbeiter im Werk sind Besuch gewohnt. Potenzielle Kunden lassen sich öfter durchs Werk füh-

51



Jedes Auto ein Unikat: Mulliner bietet fürs Interior (l.) unzählige Ausstattungsvarianten, die Karosserie gibt es auf Wunsch auch in Nagellack-Pink, und ins Lederfinish des Lenkrads (r.) fließen mehr Arbeitsstunden als in einen Volkswagen Passat







Flatscreen-TV, Computertisch und Champagner-Kühlbox sind mit an Bord

ren, manchmal kommt auch jemand vom Mutterkonzern. Die vernehmen dann kopfschüttelnd, dass Mulliner zum Überziehen eines Lenkrads mit Leder viereinhalb Stunden veranschlagt und murmeln: „In der Zeit bauen wir in Wolfsburg einen Passat.“ In einer Limousine, die gerade ihren letzten Schliff bekommt, liegt ein Schild: „This is a customer's car. Please treat with respect.“ Der Hinweis gilt Besuchern. Für die Mitarbeiter ist dies selbstverständlich, sie dürfen ohnehin weder Uhren noch Ringe tragen,

**Für die Holzausstattung** werden in der Regel 70 Jahre alte Walnussbäume aus einer kalifornischen Plantage gefällt. Als 0,6 Millimeter dünnes Furnier wird das Holz achsensymmetrisch eingepasst. Wer aber Vogelaugenahorn oder Esche haben möchte, bitte schön. Zwei Wochen dauert das Schneiden, Schmirgeln und Feilen des Holzes, einige weitere Tage das Auftragen der fünf Lackschichten. Wer einen Baum seiner eigenen Besitztümer im Bentley verarbeitet haben möchte, kann natürlich auch das bekommen.

Seit einigen Jahren beliebt ist Piano Black, das einen Bentley innen aussehen lässt wie einen Bechstein-Flügel.

Rundweg abgelehnt wird dem Kunden höchst selten ein Wunsch. Nur als ein Deutscher einmal die Seiten seines Arnage in Flammen-Design lackiert haben wollte, begehrten die Mulliners mit einem entschiedenen „No, Sir“ auf.

Die Anfragen an Mulliner sind auch länderspezifisch sehr verschieden. Der

Naher Osten ordert gern längere Limousinen, so kann der arabische Geschäftsmann im Fond bequem arbeiten, und beim Aussteigen verheddert sich sein weites Gewand, die Dschellaba, nicht so leicht. Eigens für die Langversion ersann Mulliner auch einen schwenkbaren Laptop-Tisch. Ein Kunde aus Florida schickte sein Lieblings-Hawaii-Hemd in sanftem Creme-Gelb. So wollte er seinen Continental GT. „Wir haben diese Farbe angerührt, ihm drei Lack-Scheiben geschickt, denselben Ton, einen Ton heller, einen Ton dunkler, weil Lack ja nie gleich aussieht wie Stoff.“ Der Ami war begeistert.

Chinesen wiederum haben ein Faible für die klassische britische „Coachline“, eine von Hand aufgetragene, zwei Millimeter breite Pinsel-Linie, auf der Flanke,



## Maßgeschneidert für die königliche Körpergeometrie

die das elegant geschwungene Design zusätzlich betont. „Es ist echte Handwerkskunst“, sagt Watt, „wir vermuten, dass dieses Augenmerk für Details etwas mit chinesischer Tradition zu tun hat.“ Im Innenraum dagegen haben es die Chinesen gern ultramodern – einschließlich Plasma-Monitoren und Full-Dolby-Surround-Systemen.

**Solche Sonderwünsche** erfreuen dann Richard Whittle. Er arbeitet bei Mulliner Electronics. Denn mit Handwerkskunst alleine ist es nicht getan. Wenn etwa bei einer der Sonderanfertigungen für nah-

östliche Kunden der Radstand eines Arnage verlängert wird, muss jedes einzelne Kabel verlängert werden. Der junge Mann mit dem Ziegenbärtchen erklärt, dass heute immer mehr elektronische Gadgets verlangt werden: 15-Zoll-Bildschirme für DVD Player, Flaschen-Kühler, eine elektrische Rückfenster-Blende, herunterklappbare Plasma-Bildschirme, Bluetooth-Technik.

Gerade montieren die Männer eine fette Alpine-Stereo-Anlage. Nicht immer ist der Einbau einfach. Die Play-Station darf ja dem Airbag elektronisch nicht in die Quere kommen. Wenn solcher Schnickschnack – Richard würde das nicht so nennen – häufig verlangt wird, landet er im Katalog der Standard-Optionen, wie zum Beispiel die Dockingstation für den iPod. Die ist aber dann nicht einfach ein Plastikkästchen, sondern wird, wie nahezu jedes Detail dieses Autos, im passenden Leder eingekleidet. Ungewohnte Sonderwünsche landen zunächst einmal bei Designer Brett Boydell, einem schmalen Jungen mit tiefer Bass-Stimme, der mit einem 20-köpfigen Team arbeitet. Die Kreativen überlegen sich dann, wie dem Sonderwunsch auf die ästhetisch eleganteste Weise stattgegeben werden kann.

Techniker Whittle kehrt unterdessen zurück an seinen Arbeitstisch mit den meterlangen Kabeln in allen Farben. In britischem Understatement murmelt er noch, man sei „schon ziemlich stolz auf das, was wir hier so zusammenbasteln“.

Auch mit den weinroten Staatslimousinen der Queen hat Richard immer mal wieder zu tun. Jedes Jahr checkt er die Elektronik einmal durch. Unlängst, erinnert er sich, habe sich einmal eine königliche Musik-CD im Player verklemmt. Und welche Art Musik fand er dann auf der befreiten Disc? „Heavy Metal natürlich“, gibt der Mulliner-Mann augenzwinkernd zurück. Es ist seine Art, dem Frager zu verstehen zu geben, dass in einem Haus wie diesem niemals über den Kunden geplaudert wird. Schon gar nicht über diesen einen.

BARBARA SCHAEFER



AP  
**AUDEMARS PIGUET**  
*Le maître de l'horlogerie depuis 1875*

KOLLEKTION MILLENNARY

L'ART DU TEMPS

UHR IN WEISSGOLD MIT ZENTRALSEKUNDE UND DATUMSANZEIGE, MANUFATURWERK VON AUDEMARS PIGUET MIT AUTOMATISCHEM AUFZUG. AUCH IN ROSEGOLD ERHÄLTlich.

AUDEMARS PIGUET DEUTSCHLAND GMBH, BAHNHOFSTRASSE 44/46 • DE-65185 WIESBADEN  
TEL.: +49 / (0) 611 / 34 17 50 • FAX: +49 / (0) 611 / 341 75 20 • [www.audemarspiguet.com](http://www.audemarspiguet.com)

GERNE SENDEN WIR IHNEN KOSTENLOS AUSFÜHRliche PRODUKTINFORMATIONEN.