

Emily in die Knie gezwungen

SPIEGEL-Reporter Hans Halter über eine Rolls-Royce-Versteigerung in Locarno

Endlich habe ich einmal einen Scheich aus der Nähe gesehen. Er war groß, alt und spindeldürr. Sein Kopftuch hätte weißer sein können, das Nadelstreifenjackett entschieden enger. Um die Knöchel schlackerte ihm ein grauer Rock. Zwölf Söhne gaben ihm das Geleit, alle wie aus dem Ei gepellt, à la mode parisienne.

Der Wüstenfuchs nahm die Kollektion von 29 edlen Rolls-Royce nur vom Zaun her in Augenschein, pro Wagen ein Blick. Sein Gesicht blieb unbewegt. Erweiterten sich wenigstens die Pupillen? Nicht mal das, Allah ist mein Zeuge.

Dabei glänzte der ganze Zauber aus Chrom und Stahl, Leder, Mahagoni, Samt und Seide doch so verlockend. Vom hohen Himmel über dem Schweizer Tessin schien die Sonne hell wie in Arabien. Der Scheich faßte mit links in seine Jackentasche. Ein Scheck? Petrodollar in bar? Eine Smith & Wesson, Kaliber .38? Jedenfalls High Noon in Locarno, Montag voriger Woche.

Hadschi M. ließ die Hand in der Tasche, drehte sich zu den Söhnen um, grummelte drei Kehllaute und schlurfte davon, sein Gefolge hinterdrein. Er ward nicht mehr gesehen. Auf der Suche nach dem letzten Mohammedaner verbeugte sich der livrierte Diener des Grand Hotels Locarno (vier Sterne) ein Stündchen später sehr tief vor mir: „Herr Mustafa? Telefon für Sie.“

Ohne Enttäuschungen geht es nicht ab, wenn die „größte, schönste und vollständigste Rolls-Royce-Sammlung der Erde“ unter den Hammer kommt. Das Leid hat viele Facetten. Zu nennen ist der Schmerz des Tony Frey, von Beruf Finanzier, der sich von den Nobelkarossen trennt: „Ich verkaufe diese Sammlung, weil sie ohne staatliche Mithilfe schwierig zu erhalten ist. Es gibt so wenig technisches Personal.“ An solchen Kummer mag Lord Montagu of Beaulieu, Eigner des britischen „National Motor Museum“, nicht glauben.

Er gibt mir, Adel verpflichtet, gratis den Rat, wie man solche Schwierigkeiten meistert: „Du verkaufst ein Auto, und davon bezahlst du fünf Mechaniker fünf Jahre.“ Seine Lordschaft legen der Kalkulation offenbar britische Löhne und deutsche Angebote zugrunde. Derzeit offeriert ein englischer Händler der geneigten kontinentalen Kundschaft einen alten Daimler-Benz für 400 000 Pfund, das sind 1,6 Millionen Mark.

Dagegen sind Tony Freys Rolls-Royce fast geschenkt. Der Schweizer strebt ein „Hammerschlagtotal“ von 2,2 Millionen Franken an — soviel soll übrigbleiben, wenn seine diversen „Silver

Clouds“ und „Silver Ghosts“, alle „RR-Phantome“ davongeschwebt sind. Flügel machen will den englischen Gespenstern der Honorable Patrick Lindsay, Direktor des Londoner Auktionshauses Christie's, einer ehrwürdigen Institution aus dem Jahre 1766. Punkt vier Uhr läßt er zum erstenmal den Hammer fallen.

Im Saal drängeln sich gut 500 Leute. Manche sehen aus wie Stadtstreuner, sind aber mit einem eigenen RR angereist. Vor mir schwitzt ein süddeutscher Jungverleger. Er will seinem ersten Kind (errechneter Geburtstermin: 23. 6. 1980) ein Cabrio neben die Wiege stellen.

Mister Chow aus Hongkong pressiert es auch, denn überall warten die Kontrakte, Plastik en gros, Juwelen en détail. Chow ist mein Favorit. Er hat erfolgreich Probe gegessen im „Phantom VI“ des äthiopischen Kaisers Haile Selassie (†). Der steht ihm. Mir ist er zu klein, ich stoße hinten mit dem Kopf ans Dach.

Zu Füßen des Auktionators sitzen auf reservierten Plätzen Versteigerungs-Profis. Einer flüstert dauernd in ein Telefon, weiß der Himmel, wo die Standleitung endet. Solches Arrangement nährt in meinem Nachbarn, einem feurigen Italiener, den antibritischen Verdacht, der Flüsterer sei von Christie's mitgebracht, um Panik zu machen. Sowieso reichen die Rollse nicht für uns alle.

Geboten wird erst mal in 10 000er Sprüngen: 180 000, 190 000, 200 000 Franken. „Twohundredthousand, any more?“ Pauschen. „Duecentomille, any more?“ Wieder nix. Letzter Versuch auf deutsch: „Zweihunderttausend.“

Der ehrenwerte Lindsay holt tief Luft. „Any more?“ Sein Hammer fällt. Ein alter Rolls-Royce, Baujahr 1905, hat heimgefunden. Der Zweisitzer gehört nun wieder einem Engländer, genau wie vor 75 Jahren. Damals kutschte Charles Stewart Rolls den 30-PS-Sportwagen höchstselbst zu Rennen und Rallyes. Die Firma, gemeinsam mit dem Müllerssohn Frederick Henry Royce 1904 gegründet, zog sich jedoch bald darauf für immer vom Rennsport zurück. Ihr bester Fahrer, Sir Charles, war, nur 33 Jahre alt, tödlich verunglückt. Der Adelsmann verlor als erster Engländer bei einem Flugzeugabsturz das Leben. Sein Wright-Doppeldecker hatte keinen RR-Motor — die sind, einst wie jetzt, für die Ewigkeit gemacht.

Selbst in ärmlichen Verhältnissen tun sie ihre Pflicht. Der 30-PS-Sechszylinder kam bis Australien herunter, wo er auf einer Tomatenfarm als Trecker

mißbraucht wurde. Peinlich, aber wahr. Erst 1957 fand sich ein Retter, der den unsterblichen RR aufmöbelte. Seither sieht er wieder die besseren Leute, die statt Tomaten dunkle Brillen vor den Augen haben. In den letzten zehn Jahren ist das gute alte Stück unter diesen Zeitgenossen dreimal verkauft worden, was mit der höheren Logik des Kapitals zusammenhängt.

Ein Rolls ist nämlich nicht allein zum Fahren da, sondern stets zugleich auch Kapitalanlage. Deshalb sollte man nicht nur eine trockene, leicht luftige Garage — keine geheizte! — sein eigen nennen. Man braucht auch 'ne kleine Firma, damit das Mobil erst steuermindernd abgeschrieben werden kann ... und dann wieder verhökert. Etwa alle fünf Jahre verdoppelt sich der Preis.



Rolls-Royce-Sammler Frey
1,5 Millionen Fränkli in 44 Minuten

In jede RR-Erwägung sollte man zudem die aktuelle Lage am Festgeldmarkt, den Diskontsatz, die Wertumsatzsteuer, die Umsatzausgleichssteuer und andere Heimsuchungen einrechnen, wie mir wohlmeinende Millionäre in Locarno erläutert haben — leider vergeblich. Das geht alles über meinen Lohnsteuer-Horizont.

„I hope I make a good profit“, gesteht mir ganz bündig der zweite Sieger der Hammerschlacht. Er ist hauptberuflich RR-Händler und löhnt für einen 1910 zusammengefügt „Silver Ghost“-Siebensitzer glatte 260 000 Franken. Das Ding sieht aus wie ein zersägter Eisenbahnwaggon, den Köni-



Rolls-Royce „Phantom“ vor der Versteigerung: Alle fünf Jahre verdoppelt sich der Preis

gin Victoria noch benutzt haben mag. Unter der Haube summt ein 7428-Kubikzentimeter-Motor. Er gibt „genügend“ PS ab, womit diesmal 50 gemeint sind. Die Frage nach den Pferdestärken gilt seit Sir Rolls' frühem Tod als degoutant. Die richtige Antwort heißt stets „genügend“.

Manchem potentiellen Käufer läuft deshalb vor Ehrfurcht eine Gänsehaut. Das Genick des Jungverlegers vor mir färbt sich allmählich violett — eine Farbe, die im Saal sonst nur Zweitfrauen tragen. Gerade ist wieder ein Kabriolett an den Mann gebracht worden, an einen Studenten aus Monte Carlo. Er sieht aus wie ein Lord, ist aber Däne und gönnt sich später noch eine Limousine, alles zusammen für 155 000 Franken. Was mag der studieren?

Meinem Hongkong-Chinesen gelingt gar nichts. Haile Selassies „Phantom“-Schaukel geht für 145 000 Franken an einen Schweizer Bürgersmann weg. Das Auto hat auf der hinteren Fensterablage ein dezentes Samtkästchen; aus welchem der Löwe von Juda hin und wieder eine Dollarnote unters äthiopische Volk streuen wollte, um dem Sozialneid vorzubeugen.

Solche Erinnerungen bergen keinen Trost für jemanden, der nichts abbekommen hat. Mister Chow schaut traurig. Hilft ihm Mao? „Bescheidenheit“, lehrte der große Steuermann einst, „bewirkt, daß man Fortschritte macht.“ Aber Mao fuhr keinen Rolls, anders als Lenin, Stalin, Pius oder Paul.

Ohne falsche Bescheidenheit dient RR seine Selbstläufer den Großen dieser Erde seit 70 Jahren als die „besten Automobile der Welt“ an. Auf jedes Begehren des Eigners wird Rücksicht genommen. Die meisten Wünsche

zielen darauf ab, vom gewöhnlichen Volk schall- und neuerdings auch schußsicher isoliert zu sein. Wer Rolls-Royce fährt, will seine Ruhe haben.

„Geräusch“, befand Firmenvater Royce, die Gedanken Schopenhauers fortspinnend, „ist in letzter Hinsicht Überbeanspruchung und fehlerhafte Konstruktion.“ Seither, seit 1906, verfolgt RR den leider unvermeidlichen Explosionsknall des Benzin-Luft-Gemisches ohne jede Nachsicht. Hinten, wo die Herrschaften sitzen, ist vom Motor wirklich nichts zu hören. In neueren Modellen nicht mal von der Uhr, denn der gibt ein Quarzkristall den Rhythmus. Mit dem Fahrer vor der Trennscheibe kommuniziert ein rechter RR-Passagier von alters her nur mittels akustischer Einbahnstraßen — durch ein Messingrohr, ein Kohlemikrophon oder neuerdings auch durch elektronische Befehlsverstärker. Dann weiß der Chauffeur, wo's lang geht.

Sein Arbeitsplatz ist in den alten Karossen karg möbliert und zugig, wie eine Küche im Schloß. Dafür kann sich der Steuermann an Hebeln und Schaltern austoben: Handgas, Standgas, Fußgas; Zündung früh oder spät; Gemisch fett oder leicht; Schmierung, Öldruck, Hydraulik, Choke. RR empfiehlt einen werkseigenen Lehrgang (14 Tage) zwecks Studiums der Finessen, „denn einen Rolls-Royce hat man fürs Leben“, eigentlich.

Von den rund 85 000 seit 1904 produzierten RR-Kaleschen (soviel preßt VW in anderthalb Wochen zusammen) ist die gute Hälfte noch ganz rüstig. Häßliche Worte wie „geplantes Veralten“ oder gar „eingebauter Verschleiß“ kommen in Crewe/Cheshire, wo RR jetzt residiert, niemandem in den Sinn.

Dabei fahren dort, wie mir Lord Montagu emotionslos mitteilt, das Management Rover und die Arbeiter Fahrrad. Emily weht keinem voran.

So prosaisch nennen RR-Insider die Galionsfigur des Hauses, jenen Silberengel, der den Kühler zielt. Die Zeit hat Emily in die Knie gezwungen. Früher stand sie aufrecht, nun beugt sie den Rumpf. Gründliches Rubbeln mit Migros-Chrompflegemitteln nahm etlichen Flatterwesen den letzten Rest vom ohnehin nur zart angedeuteten Körperschleier — die Schweizer Ladys wirkten allesamt sehr entblößt.

Das macht natürlich gerade scharf. Seine Emily darf der RR-Mann deshalb keine Minute aus den Augen lassen. Um sicher zu sein, daß nicht irgendein Banause den „Spirit of Ecstasy“ demobilisiert, schraubt der realitätstüchtige Rolls-Royce-Fahrer sie ein paarmal am Tag ab und an, natürlich auch vor dem Grand Hotel.

Den neuen Besitzern wurde erst Emily und dann der Schlüssel überreicht. Einem beulten drei Nackedeis die Jackentaschen aus. 18 RRs hatten den Besitzer gewechselt. In Tony Freys Kasse klimperten nach nur 44 Minuten eine Million und 435 000 Fränkli. Zuviel? Zuwenig?

Darüber gingen die Meinungen auseinander. Sie reichten von „verschleudert“ bis zu „Wahnsinnspreise“, denn natürlich ist jedermann nach drei Tagen sein eigener RR-Experte.

Der alte Scheich hätte sich ein bißchen mehr Zeit lassen und mich mal fragen sollen. Aber nein, er hatte es eilig. In so einem Nest wie Locarno macht es keine Mühe, herauszufinden, warum: Der Mann war auf dem Weg zum Zahnarzt. ◆