

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

aut
mo
-s

6/2009 Deutschland

▶ ALLE 28 SIEGER DER
GROSSEN LESERWAHL

Ford Escort RS 2000 und Opel Kadett GT

Power-Hits der Siebziger



Fahrbericht Talbot Sunbeam Lotus
Reise Südafrika
Impression Maserati 3500 mit Ford-V8
Porträt Max Werner
Sport Shelby American Collection

Motor
Klassik
www.motor-klassik.de



Service-Station VW Karmann-Ghia



Restaurierung Ford A Speedster



Historie Deutsche Rennsport-Meisterschaft

Österreich 4,80 €, Schweiz 8,60 sfr, BeNeLux 5,00 €, Italien 5,60 €, Spanien 5,60 €, Slowenien 5,60 €, Griechenland 6,30 €, Finnland 6,50 €, Norwegen 56,00 NOK

London calling

Gerade 27 Jahre alt, zog es Max Werner nun vom heimischen Rheinland ins quirlige London: Als Einkäufer bei einem der derzeit führenden Auktionshäuser – RM Auctions. Porträt einer erstaunlichen Karriere.

EINE GEWISSE LÄSSIGKEIT kann man Max Werner kaum absprechen. Im vergangenen Sommer etwa wollte der 27-Jährige, damals noch in Diensten der Kölner Firma Methusalem, einen Lotus 16 einer kurzen Probefahrt unterziehen, bevor der Monoposto auf Schloss Dyck eingesetzt werden sollte. Mangels Zeit und Rennstreckentermin lenkte er den Lotus kurzerhand durchs Rheinhafengelände, bis ihm ein Polizeiwagen entgegenkam, quietschend auf der Stelle wendete und Werner zur Rede stellte: „Ein wenig laut, ihr Wagen, nicht wahr?“ „Das ist normal für diesen Typ“, erklärte Max. „Aha“, sagte der Polizist und fragte: „Was ist das überhaupt?“ Max unschuldig: „Ein, äh, Formel 1.“

Es dauerte anschließend eine ganze Weile, bis Max den Ordnungshüter von der Notwendigkeit seines Tuns überzeugen konnte – was nur unter Mithilfe einer kompletten Werkstattführung bei Methusalem, Probesitzen in diversen Maserati-Rennsportwagen und Formel 1 sowie größerer Mengen Kaffee und Kuchen gelang. „Dabei haben sich die meisten Polizisten der Gegend inzwischen daran gewöhnt, dass gelegentlich ein Rennwagen mit roter Nummer auftaucht“, grinst Max Werner.

An seinem neuen Wohnort sollte er das vielleicht besser lassen, Londoner Bobbys können erschreckend humorlos sein. Weshalb Max Werner mit reinrassigem Renngerät wie dem 250 F, der am 17. Mai in Maranello versteigert wird (siehe Kasten auf Seite 50), lieber gleich nach Silverstone geht. Denn Probefahrten sind nun einmal unerlässlich bei seinem neuen Job als Einkäufer für das amerikanische Auktionshaus von Rob Myers, schließlich muss der Wert der Fahrzeuge exakt ermittelt werden.

Die Voraussetzungen für den Job sind dem Sohn des Wuppertaler Klassik-Händlers Klaus Werner praktisch in die Wiege gelegt worden; zusammen mit dem jüngeren Bruder Moritz ist Max gewissermaßen in altem Edelmetall aufgewachsen. „Eine meiner frühesten Erinnerungen ist ein Urlaub in Italien, bei dem wir ständig in einem Alfa 8C als einzigem Auto herumgefahren sind“, erzählt Max: „Dafür hatte mein Vater extra auf der Rückbank Gurte für meinen Bruder und mich angebracht.“

Auch den Umgang mit dem automobilen Grenzbereich lernte er früh: Kartfahren ab 14, ein Training im Saxo-Cup mit 15, ein Jahr später zum ersten Mal mit dem familieneigenen Maserati 300S auf dem Nürburgring, wo nach drei Runden die Kardanwelle abbrach. Max konnte zwar nichts dafür, ärgerte sich aber dennoch: „Ich dachte nur – prima, da gibt mir Papa endlich das Auto, und ich mache es gleich kaputt.“

Drei Tage nach dem Abitur dann das erste Rennen im Alfa GTA bei strömendem Regen auf dem Lausitzring, anschließend im Team Furiani zwei Jahre historische Tourenwagen-EM. 2003 schließlich der erste richtige Renneinsatz im 300S, in dem Max seither regelweise Pokale eingefahren hat. Zwischen den Rennen wurde Betriebswirtschaft gepaukt, was vor allem in Köln kein leichtes Unterfangen war. „Da wohnte ich direkt über Methusalem-Inhaber Mario Linke und habe jeden Morgen überlegt, ob ich an die Uni oder in die Werkstatt gehen soll“, sagt Max.

Nach dem Abschluss im Fachbereich Automobilwirtschaft blieb er gleich bei Mario Linke, der in Sachen Originalität und Qualität etwa so tolerant ist wie ein Taliban in Religionsfragen.

Vom historischen Racer zum RM Auctions-Einkäufer: Links Max Werner im Maserati 250 F „Piccolo“, in dem er 2007 beim Oldtimer-Grand Prix auf dem Nürburgring in einem dramatischen Finale den Formel 1-Lauf gewann, unten bei der Recherche im umfangreichen Literatur-Archiv von RM Auctions in London





Prüfender Blick: In die Auktion eingelieferte Fahrzeuge wie dieser Ferrari 275 müssen penibel inspiziert und anschließend so genau wie möglich taxiert werden. Grundsätzlich gibt es schlimmere Arbeitsplätze

MADE IN ITALY
SERIAL NO. 01275
FERRARI MOTOR S.p.A.
AUTOLAN TRADING
P.O. BOX 158022
MIAMI, FL 33115

FERRARI



Historisches Pflaster: Das Londoner Büro des amerikanischen Auktionshauses von Rob Myers liegt in der seit den Sechzigern berühmten Carnaby Street (links). Oben: Max Werner bei seiner Lieblingsbeschäftigung, diesmal im Ferrari Breadvan auf der legendären 24h-Strecke bei Le Mans Classic im vergangenen Jahr

RM-AUKTION IN MARANELLO

Wer in diesem Mai zur Mille Miglia fährt, könnte seinen Italien-Urlaub mit einem Besuch von Ferrari Leggenda e Passione krönen: Die Versteigerung von RM Auctions in Zusammenarbeit mit Sotheby's beginnt am Sonntag, den 17. Mai 2009, pünktlich um 13 Uhr. Zum Einlass muss wie üblich einer der außergewöhnlich gut gestalteten Auktionskataloge für 70 Euro erworben werden, mit dem zwei Personen auf das Auktionsgelände in Maranello dürfen.

Dort sollen 37 Autos den Besitzer wechseln – 34 Ferrari und drei Maserati. Das höchste Gebot wird für den 250 Testa Rossa mit der Chassis-Nummer 0714 erwartet, der den Verkaufsrekord von gut 10 Millionen Euro aus dem vergangenen Jahr noch übertreffen soll. Nähere Informationen unter www.rmauctions.com



„Bei Methusalem habe ich unglaublich viel gelernt, was mir jetzt sehr hilft“, meint Max: „Beispielsweise sind heute die meisten Autos, die zur Auktion kommen sollen, restauriert, und die Qualität ist nicht einfach zu erkennen. Durch die drei Jahre bei Methusalem kann ich bei einer Schweißnaht beurteilen, ob das einer wie ich gebraten hat oder jemand, der es wirklich kann.“

Bis zu einer Woche dauert die Bewertung eines Fahrzeugs – da müssen Bücher gewälzt, Spezialisten kontaktiert und ehemalige Fahrer ausfindig gemacht werden. In besonders schwierigen Fällen berät sich Max mit seinen vier weiteren Londoner Kollegen. Am Ende steht eine Zahl, die zwar fair, aber dennoch für Käufer attraktiv sein sollte. „Der Besitzer des 250F möchte naturgemäß so viel wie möglich. Doch wir haben den Wagen eher günstig in die Auktion genommen, bei dem Preis kommen mehr Leute – wir wollen das Auto ja verkaufen“, erklärt Max. Und ergänzt: „Eine Auktion ist vor allem viel Psychologie.“

Und eine Menge Arbeit, denn neben den Bewertungen müssen auch der Auktionskatalog geschrieben, herausragende Autos der Presse vorgestellt und die Versteigerung selbst vorbereitet werden. Dann heißt es hoffen, dass die Besucher in Kauflaune sind und sich die ganze Arbeit lohnt. „Die Veranstaltung in Maranello kostet einen siebenstelligen Betrag“, sagt Max, der selbst ausschließlich nach Erfolg, sprich Verkauf, bezahlt wird.

Die Chancen stehen trotz Krise nicht schlecht: „Das sogenannte mittlere Segment zwischen 200 000 Euro und einer Million hat zwar verloren, darüber aber, bei den ganz teuren Autos, ist kein Einbruch zu verzeichnen“, meint Max. Am meisten erfreuen sich seiner Ansicht nach besondere Autos, unrestaurierte Fahrzeuge oder Exemplare mit Geschichte der Käufergunst: „Der Renn-Austin-Healey von Marc Hoffmann und Oliver Maierhofer (siehe Ausgabe 1/2009) oder ein unrestaurierter Flügeltürer können gar nicht an Wert verlieren“, prophezeit er.

Und falls doch, bleibt Max immer noch sein sensibler Gasfuß: Nach wie vor stimmt er Fahrzeuge von Kunden ab oder gibt Fahrerlehrgänge. Davon profitieren auch die neuen Kollegen in London: „Denen soll ich jetzt erst einmal das Rennen fahren beibringen, und dann starten wir künftig als RM-Team.“

TEXT: Hans-Jörg Götzl

FOTOS: Matt Howell, Frank Herzog (1), Hardy Mutschler (1)