

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

ALLE ASTON MARTIN VON MR. BOND

007





Dem 600er gehört seine Passion
Neben diesem Modell von CMC besitzt Bin Sulayem 21 weitere – in Lebensgröße, die er in der eigenen Werkstatt restauriert und wartet.

EIN MANN MIT LEIDENSCHAFT

Mohammed Bin Sulayem ist Rallye-Champion und Kandidat für die Nachfolge von Jean Todt als FIA-Präsident.

Text Berthold Dörrich // Fotos Klaus Schwaiger

Wenn man zu Besuch bei einem Mann ist, der aus einer einflussreichen emiratischen Familie stammt und zwischen 1986 und 2002 vierzehnmal den Titel der FIA Middle East Rally Championship gewonnen hat, dann ist es sicher keine Überraschung, dort eine Sammlung außergewöhnlicher Automobile vorzufinden. Darunter einige der Rallye-Autos, mit denen er in seiner aktiven Zeit selbst fuhr. Was man eher nicht erwartet, ist eine Privatwerkstatt, in der neben vielen anderen Klassikern 21 Exemplare eines zu seiner Zeit technisch herausforderndsten Automobile der Welt gewartet und restauriert werden. Und einem Mann zu begegnen, dem man seine Passion für klassische Automobile nicht nur anmerkt – sondern die man förmlich mit den Händen greifen kann.

Draußen, im geschäftigen Gewusel der arabischen Metropole, hat es 45 Grad. In der Werkstatt in einem Außenbezirk von Dubai ist es dagegen angenehm kühl – und aufgeräumt. Mohammed Bin Sulayem empfängt uns mit einem einladenden Lachen: »Alles, was von Menschen gemacht wurde, kann auch von Menschen repariert werden. Oder verbessert!« Ganz klar, der Mann strahlt eine »can do«-Mentalität aus, die ansteckend ist. Dabei ist es schon in Europa nicht ganz einfach, einen Mercedes-Benz 600 fachgerecht am Laufen zu halten. Welche Herausforderung muss das hier sein?

Warum hat er gerade mit dem Sammeln von 600er-Mercedes angefangen? Und nicht mit einem Modell, das einfacher zu unterhalten und zu restaurieren wäre? »Wenn es keine Herausforderung ist, dann ist es nichts für mich. Der 600er war zu seiner Zeit das fortschrittlichste Auto überhaupt – aber man kann nicht gerade behaupten, dass es auch das zuverlässigste war. Nach 1972, als sie aufhörten, den 600er in den USA zu verkaufen, war hier der wichtigste Markt. Ich glaube, 80 Prozent der Produktion ging in diesen Jahren nach

Saudi Arabien. Als ich elf, zwölf Jahre alt war, also in der Zeit, wo jeder Junge einen Traumwagen hat, da waren diese Autos hier überall – und ich bewunderte sie. Aber irgendwann wollte niemand mehr die 600er haben.

Alle wollten neuere Autos. Und er war ja auch wirklich nicht zuverlässig. Außerdem gab es bei uns hier nicht diese Classic-Car-Kultur, bei der man sich um ein Auto und seinen Erhalt kümmerte. Man überließ sie einfach ihrem Schicksal. Zum Teil mit ganz wenigen Kilometern auf der Uhr. Und so kam es, dass ich Anfang 1979 selbst einen gebrauchten 600er erwarb. Aber es war kein gutes Exemplar. Mein Onkel hatte auch einen; also versuchte ich, mit seiner Hilfe das Auto zum Laufen zu bekommen. Aber es funktionierte nicht und ich kaufte mir stattdessen einen neuen 450 SEL 6.9. Ein tolles Auto – aber er besaß nicht das Charisma des 600ers.«

Fast ehrfürchtig spricht Bin Sulayem vom 600er in Deutsch vom »Großen«: »Die Faszination des ‚Großen‘ hat mich trotzdem nie losgelassen. Vor acht Jahren sah ich einen, praktisch wie neu, mit originalen 3800 Kilometern. Ich habe ihn noch immer. Aber das Auto ist kompliziert. Die Ingenieurskunst der Mercedes-Konstrukteure damals war unglaublich. Aber die Materialien, die sie zur Verfügung hatten, waren oft nicht gut genug. Der 600er hat ungefähr 500 Dichtungen in der Hydraulik und der Luftfederung, die immer wieder leckten. Ich habe sie nachfertigen lassen aus einem moderneren Material, das es damals noch nicht gab. Oder diese Ventile der Luftfederung hier. Die verlangen eine unglaubliche Präzision, wie wir sie nicht bekommen konnten. Es dauerte ein Jahr, bis wir einen Lieferanten gefunden hatten, der in der Lage war, sie mit der nötigen Präzision nachzufertigen: ein Kamera-Hersteller aus Japan. Bevor sie die Produktion begannen, wollten sie wissen, um was für ein Teil es sich handelt. Als ich ihnen sagte, dass es aus einem 50 Jahre alten Mercedes stammt, hielten sie mich für verrückt. Vor 50 Jahren, sagten Sie, konnte nie-



Fast alle 600er sind fahrbereit – jeder einzelne in perfektem Zustand. Für unsere Fahrt durch das abendliche Dubai wählen wir den Metallic-Grünen, der mit sieben weiteren Exemplaren vor Bin Sulayems Privatvilla parkt.

mand auf der Welt dieses Maß an Präzision fertigen. Das gibt eine Vorstellung davon, wie fortschrittlich dieses Auto damals schon war.«

Warum hat er angefangen, 600er-Mercedes selbst zu restaurieren? Wäre es nicht einfacher gewesen, sie einem professionellen Restaurator zu überlassen? »Schon in meiner Jugend habe ich an Autos geschraubt. Ich genieße die Zeit mit meinen Mechanikern hier in der Werkstatt und wünschte, ich hätte mehr Zeit dafür. Es wäre einfach, die Autos zu einer Werkstatt zu geben. Aber das hier ist mein Platz. Wo ich mit meinen Jungs arbeiten kann, ihnen die Möglichkeit gebe, etwas zu schaffen, als Team.«

Dabei ist er kein Techniker, kein Ingenieur. »Das meiste, was ich technisch weiß, habe ich in meiner Rallyezeit gelernt. Um als Rallyefahrer gewinnen zu können, musst du natürlich schnell sein und du musst die Möglichkeiten bekommen, auf einem schnellen Auto zu sein. Aber du

brauchst auch Verständnis für die Technik und musst mit deinen Mechanikern ein eingespieltes Team sein. Vor allem musst du in der Lage sein, deinen Mechanikern eine gute Fehleranalyse zu liefern. So sparst du wichtige Zeit – und gewinnst am Schluss.«

Um seine Sammlung am Laufen zu halten, kauft er alte Ersatzteile auf: »Ich brauchte einen Blinkerhebel. Bei einem Händler auf einer Klassiker-Show sah ich einen. Er sollte 2000 Euro kosten – das fand ich deutlich zu viel. Ich habe dann weiter gesucht und hörte von einem Mercedes-Händler in Ägypten, der noch Originale von früher auf Lager haben sollte. Er hatte genau vier – die habe ich direkt gekauft. Für 500 Euro! Eines der kompliziertesten Teile am Auto ist die Einspritzpumpe. Ich habe vieles probiert, bis ich zu der Überzeugung kam, dass wir es selbst machen mussten. Also besorgte ich mir einen Prüfstand. Natürlich hatten wir nicht das Knowhow. Also besorgten wir



»ALLES, WAS VON MENSCHEN GEMACHT WURDE, KANN AUCH VON MENSCHEN REPARIERT WERDEN. ODER VERBESSERT!«



uns Handbücher, technische Daten – alles in deutscher Sprache. Und mussten es Wort für Wort übersetzen. Monatelang war ich fast jeden Tag hier bei meinem Mechaniker – es dauerte zwei Jahre, bis wir es endlich im Griff hatten. Ich bin so ein Typ: Wenn ich etwas anfangen, dann will ich es auch zu Ende bringen. Was Menschen gebaut haben, kann auch repariert werden. Aber irgendwann war ich überzeugt, dass dieses Auto von Außerirdischen konstruiert worden sein muss.«

Seine 600er-Sammlung ist beeindruckend. Bin Sulayem öffnet den Kofferraum eines der 21 Wagen und holt die originalen Auslieferungspapiere heraus: der 600er des Shah von Persien – ausgeliefert an die iranische Botschaft in Paris. Das Exemplar, das einmal der Tante des saudischen Königs gehörte, hat noch seinen Sony-Röhrenfernseher im Fond. Und der Wagen aus dem Bestand von König Abdullah ist im makellosen Originalzustand mit weniger als 10.000 Kilometern auf der Uhr.

Wie ist es, ein solches Auto hier in Dubai zu besitzen? Bis vor einigen Jahren war es gar nicht erlaubt, Klassiker in Dubai zu fahren. Erst 2012 wurde auf Initiative von Muhammad Bin Sulayem, der auch Präsident des Automobilclubs der Vereinigten Arabischen Emirate ist, eine entsprechende Gesetzgebung verabschiedet. »Wir haben hier eine Regelung eingeführt, bei der wir Klassiker in verschiedene Baujahr-Kategorien einteilen. Aber es ist nicht das Alter, das entscheidend ist, sondern die Technologie und ob es möglich ist, mit dem Klassiker sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

Kann er zum Beispiel sicher die Mindestgeschwindigkeit fahren, die auf unseren Autobahnen vorgeschrieben ist. Und wir haben die maximale Kilometerleistung pro Jahr beschränkt, um den Umweltauflagen gerecht werden zu können. Seither ist die Tür offen für alle Klassiker-Enthusiasten, mit ihren Autos zu fahren. Aber die Classic-Car-Szene hier steht immer noch am Anfang. Auch die handwerkliche Seite, die Restaurierung. Da würde ich mir wünschen, dass hier mehr Knowhow entsteht. Es gibt Dinge, die können wir hier einfach noch nicht in der notwendigen Qualität restaurieren.«

Und wie fährt er selbst seine Klassiker? »Hier in Dubai genieße ich es vor allem, am Abend mit meinen Autos zu fahren. Und ich fahre sie regelmäßig. Meistens hole ich ein Auto raus und fahre für eine oder anderthalb Stunden. Ich vermeide Straßen mit viel Verkehr. Ich suche mir immer genau raus, wo ich fahre. Gerne auch mal längere Strecken. In einem meiner 600er zum Beispiel nach Abu Dhabi zur Rennstrecke. Aber das Klima, die Temperaturen und der Verkehr hier in den letzten Jahren, das ist sehr anstrengend für die alten Autos.«

Natürlich bleibt er mit seinen Autos schon mal liegen: »Dann versuche ich so zum Stehen zu kommen, dass ich keinen behindere, und lasse



Bis 2012 durften Klassiker in Dubai überhaupt nicht auf öffentliche Straßen. Bin Sulayem initiierte ein Gesetz – jetzt können Enthusiasten ihre Autos dort auch fahren.

»ICH ÜBERLEGE, OB ICH DAS EXPERIMENT WAGE, EINEN MOTOR AUS DEM 450ER IN EINEN 600ER EINZUBAUEN. ODER IHN GLEICH ZU ELEKTRIFIZIEREN.«

mich abschleppen. Dabei haben wir an den meisten Autos viel verbessert, damit sie zuverlässiger werden. Die Kühlerventilatoren zum Beispiel beim 600er. Die haben jetzt meistens zwei. Oder LED-Leuchten, die machen die Autos einfach viel sicherer und man sieht besser. Wenn ich mir vorstelle, wie die Leute früher mit diesen Auto gefahren sind, und schnell gefahren sind – die müssen wirklich sehr mutig gewesen sein.«

So sehr ihn seine »Großen« begeistern, so sehr ist er enttäuscht davon, bei Mercedes-Benz Classic keine größere Aufmerksamkeit dafür feststellen zu können. Selbst als Besitzer von 21 Exemplaren hat er es schwer, Ersatzteile oder auch nur Aufmerksamkeit von Mercedes zu erhalten. »Für dieses Auto brauche ich zum Beispiel die Schlüssel. Es ist mein Auto, ich habe alle Dokumente dafür. Aber es ist unmöglich, von Mercedes Schlüssel zu bekommen. Ich kann das nicht verstehen! Der 600er ist das fortschrittlichste Auto, das sie jemals gebaut haben. Wenn man als Eigner so viel Passion hineinsteckt, das sollte doch gewürdigt werden. Irgendwie habe ich das Gefühl, dass Mercedes kein großes Interesse mehr an seinen Klassikern hat.

Was ich auch nicht verstehe, ist, dass Mercedes dem 600er am Ende nicht mehr technische Aufmerksamkeit zukommen ließ. Sie hätten zum Beispiel die neuere, zuverlässigere K-Jetronic des 450 SEL 6.9 einbauen können. Der hat ja im Prinzip den gleichen Motor. Ich überlege, ob ich das Experiment einmal wage, einen Motor aus dem 450er in einen 600er einzubauen. Einen Motor habe ich schon. Oder sollen wir zuerst mal mit der Einspritzpumpe anfangen, und eine K-Jetronic in den ‚Großen‘ einbauen?«, fragt er Jakobus, seinen Ober-Mechaniker. »Lass uns erst mal mit der Einspritzpumpe anfangen«, meint der. »Es wird ein wenig Zeit brauchen und es ist nicht ganz einfach, aber es wird machbar sein. We never fail«, schließt Bin Sulayem das Thema ab.

Tatkraft und Zuversicht hat der Mann also. Die wird er als möglicher FIA-Präsident auch brauchen, denn die Herausforderungen für die Klassik-Szene sind groß. Umweltfragen zum Beispiel und drohende Fahrverbote für Klassiker. Was kann die FIA tun – was würde er tun, um hier Einfluss zu nehmen im Sinne von uns Klassiker-Besitzern?

»Klassiker sind keine reinen Transportmittel. Hier geht es um die Freude am Automobil, um Kulturgut, um die Bewahrung von Geschichte. Natürlich haben wir hier alle eine Verantwortung. Zuvorderst sollte die FIVA hier ihre Rolle spielen. Aber FIA und FIVA können in Zukunft noch besser zusammenarbeiten. Wir müssen akzeptieren, dass Klassiker keine normalen Fahrzeuge sind. Es wird niemals möglich sein, einen Klassiker zu einem ‚Zero-Emission-Vehicle‘ zu machen.

Aber ich bin sicher, dass es in Zukunft viele technische Möglichkeiten geben wird, Klassiker umweltfreundlicher zu betreiben. Synfuels sind nur eine Möglichkeit. Mit den heutigen technischen Möglichkeiten lassen sich Klassiker deutlich verbessern und ein Stück weit umweltfreundlicher machen. Wie viel, das muss sich am Ende zeigen. Es muss aber klar sein, dass die Verantwortung dafür nicht alleine bei der FIA oder der FIVA liegen kann. Auch die Eigner der Autos stehen dabei in der Verantwortung. Gemeinsam können wir da vieles erreichen.«

Was genau ist es, was die FIA in diesen Prozess einbringen kann, der am Ende ja auch ein politischer ist? Welche Rolle wird die FIA hier übernehmen, sollte er zu ihrem Präsidenten gewählt werden?

»Im Moment sieht die FIA ihre Hauptrolle im Bereich des historischen Motorsports, während die FIVA sich auf die Mobilitätsthemen fokussiert. Das muss aber nicht auf Dauer so sein. Regeln ändern sich, Rollen ändern sich, wir passen uns daran an und finden weitere Gemeinsamkeiten zwischen uns. Aber ultimativ werden wir diesen Prozess und diese wichtigen Fragen nur gemeinsam lösen können. Wenn nicht, haben wir alle ein großes Problem.«

Ist die Konstruktion aus FIA und FIVA in diesem Zusammenhang noch sinnvoll? Könnte da eine Organisation unter einem Dach nicht schlagkräftiger agieren?

»Das kann schon sein, aber das müsste schon kollaborativ erfolgen. Wir haben ja schon heute eine enge Zusammenarbeit bis hin zu gegenseitigen Überkreuz-Mitgliedschaften. Gerade bei unseren nationalen Mitgliedsvereinen gibt es viele Ideen. Diese Clubs brauchen unsere Unter-

stützung, damit diese Ideen gehört werden. Die FIA selbst hat ein Büro in Brüssel, über das sie sich im Austausch mit der EU engagiert und diese Ideen einbringen kann. Aber da können und müssen wir zusammen mehr tun. In so einer Situation braucht es mehr, um seine Interessen zu vertreten. Die FIA hat da Ressourcen, die die FIVA nutzen könnte, um Studien, Forschung und professionelle Berater zu finanzieren. Noch mal: Es wird nur zusammen gehen. Am Ende kann man FIVA und FIA nicht getrennt sehen.«

Und wie ist es um die finanzielle Seite des Klassikermarktes bestellt? Ist der Markt seiner Meinung nach mehr von Investoren bestimmt als von Enthusiasten?

»Ja, auf jeden Fall. Genauso wie der der Supercars. Es gibt da leider viele Leute ohne jegliches technisches Verständnis, die keine Ahnung davon haben, was unter der Haube ist. Früher war das noch anders. Aber das liegt vielleicht ein wenig daran, dass die Technologie heute so komplex ist, dass man einen Ingenieur braucht, um zu verstehen, was im Auto steckt. In vielen Fällen ist es, glaube ich, so, dass die Käufer gar nicht daran interessiert sind. Die meisten wollen einfach ein Auto, das auffällt, mit dem sie selbst auffallen. Und dann war es früher natürlich nicht so einfach wie heute, ein Supercar selbst zu fahren.

Die Hersteller haben die heutigen Supercars so bedienungsfreundlich gemacht, dass sie praktisch jeder fahren kann. Es gibt eine Menge Leute, die einen Traumwagen haben, den sie sich mit 18 oder 20 nicht leisten konnten. Die haben irgendwie viel Geld gemacht und wollen sich dann genau diesen Traum erfüllen – koste es, was es wolle. Das kriegen natürlich die Eigner anderer Autos mit, und auf einmal ist der Preis eines Autos in die Höhe geschossen. Das ist aber oft gar nicht der reale Wert dieses Wagens.

Es ist verrückt: Den Preis machen in diesem Fall die Käufer – nicht die Verkäufer. Die Käufer sind es, die die Preise in die Höhe treiben! Ich selbst habe noch niemals ein Auto gekauft, weil es ein gutes Investment darstellte und sich damit Geld verdienen ließe. Was hast du davon, wenn der Preis des Autos sich verzehnfacht – du verkaufst es, und ein anderer hat den Spaß damit? Das ist nicht der Spaß, den ich an einem Auto

empfinde. Ich liebe es einfach, meine Autos zu fahren. Und Spaß an der Technologie zu haben.«

Was sind aus seiner Sicht die drei einflussreichsten Autos der Automobilgeschichte und welche davon hat er in seiner Sammlung?

»Können wir uns auf die Autos beschränken, die ich selbst seit meiner Kindheit erleben konnte? Klar, ein Bugatti gehört trotzdem dazu. Die waren technisch so weit voraus, unglaublich. Als Rennwagen waren sie schnell und gewannen fast alle Rennen. Mercedes, natürlich. Die waren immer an der Spitze, so viele Jahre. Vor allem in Sachen Sicherheit. Und die besten Designs kommen von Marcello Gandini. Der Miura und der Countach, das waren einfach unglaubliche Designs. Die waren technisch nicht besonders gut, aber ihr Design war einfach sensationell.

Natürlich habe ich nicht alle in meiner Sammlung, aber einige davon. Zum Beispiel einen Countach. Meinen ersten hatte ich, als ich 21 war. Ich kaufte ihn damals neu in Saudi-Arabien, denn in Dubai gab es zu dieser Zeit noch keinen Händler. Aber das Auto war eine Katastrophe, ehrlich! Immer, wenn es etwas zu reparieren gab – und das war oft –, musste ich dafür nach Riad fahren. Ich kaufte mir extra einen Anhänger und fuhr den Countach damit jedes Mal die tausend Kilometer von Dubai nach Riad – und zurück. Aber ich war jung damals, und es machte mir eigentlich nichts aus.«

Kurz darauf begann Bin Sulayem, Rallyes zu fahren. Am Anfang unter falschem Namen: »Mein Vater hätte es nicht erlaubt. Der Name meiner Familie war sehr bekannt und ich wollte nicht, dass sie in Verruf gerät, sollte ich schlechte Ergebnisse einfahren oder versagen. Aber ich sah schnell, dass ich in der Lage war, vorn mitzufahren.« Warum gerade Rallyesport und nicht Rundstreckenrennen? »Zunächst natürlich, weil es hier praktisch keine Rennstrecken gab. Dann aber vor allem wegen der Menschen. Der Rallyesport verbindet Menschen und Kulturen. Wenn du da draußen bist und ein Problem hast, dann kommst du nur weiter, wenn es Menschen gibt, die dir helfen. Auch unter den Fahrern – gegenseitig. Da ist eine große Offenheit, eine echte Community. Das ist anders als im Rundstrecken-sport, wo sich jeder vom anderen abschirmt und für sich ist. Ich hatte das Glück, durch meinen Sport großartige Menschen kennenzulernen.«

Als oberste Instanz ist die FIA auch für die Regeln der historischen Rennserien zuständig. Hier, findet Bin Sulayem, kann noch viel getan werden: »Wir haben unsere Historische Rennsport-Kommission mit tollen Menschen, denen der historische Rennsport wirklich wichtig ist. Aber wir müssen deutlich mehr Fokus darauf legen, diesen Menschen auch die Ressourcen zu geben, die sie brauchen, um den historischen Rennsport zu einer wirklichen Erfolgsgeschichte zu machen. Was wir vor allem brauchen, sind Promotoren, die sich einer Rennserie annehmen



»HIER IN DUBAI
LIEBE ICH ES, VOR
ALLEM ABENDS
MIT MEINEN AUTOS
ZU FAHREN.«

und sie zu einem Erfolg machen. Da haben wir als FIA viel Erfahrung und viele Verbindungen, die wir noch besser einsetzen müssen.«

Bei der Fahrt vom Interview zurück ins Hotel auf der vielbefahrenen Sheik Zayed Road im Herzen des modernen Dubai muss die Sprache selbstverständlich auch auf Themen wie die Zukunft der individuellen Mobilität kommen. »Die Zukunft der Mobilität – auch jenseits des Autos – ist für die FIA ein wichtiges Thema. Aber hier sind ganz klar die Automobilhersteller in der Pflicht, sich mit Ideen und Technologien zu engagieren. Dabei sollte immer eines klar sein: Es geht nicht darum, einer einzelnen Technologie zum Durchbruch zu verhelfen, sondern darum, eine saubere und lebenswerte Umwelt zu erhalten. Auf welchem Weg wir das erreichen, ist dabei nicht so relevant.«

Wenn er im Dezember von der FIA-Vollversammlung zum Präsidenten gewählt werden

sollte, würde er selbstverständlich nach Paris ziehen. Welches seiner Autos würde er mitnehmen? Einen seiner »Großen« selbstverständlich – der wäre perfekt fürs Cruisen durch das abendliche Paris, sofern er den Klassiker dann dort überhaupt noch fahren dürfe. Aber er habe sich ohnehin überlegt, einen seiner 600er zu elektrifizieren. Das wäre eine technische Herausforderung, die ihm Spaß machen würde. Und was ist mit der Charta von Turin, jenem gemeinsam von der FIVA und der FIA erarbeiteten und unterzeichneten Regelwerk, das weitgehende Originalität vorschreibt, damit ein Klassiker als historisches Automobil anerkannt wird? »Nichts ist gottgegeben. Regelungen, die vom Menschen gemacht wurden, können vom Menschen geändert – oder verbessert werden.« Wenn wir uns seine 600er-Sammlung ansehen, dann sind wir zuversichtlich, dass der Mann als FIA-Präsident auch vor heiklen Themen nicht zurückschrecken würde.