

TEXT FLORIAN ZOBL FOTOS BENTLEY, MICHAEL GEBHARDT

Wo die Königin Kundin ist

Von Queen Elizabeth bis zum Anwalt in Zürich: Bei Bentley ist die Klientel so unterschiedlich wie die gefertigten Fahrzeuge selbst. Was die Freunde des Hauses im britischen Crewe vereint, ist ihre Liebe zu Luxus und altem Handwerk. Zu Besuch bei einem der exklusivsten Autohersteller der Welt



Über der Hecke taucht ein Herrenhaus auf: «Willkommen in Downton Abbey», scherzt Mike, ein Uniformierter, der uns vom Flughafen Manchester eine Stunde südlich in den grünen Gürtel von Crewe chauffiert hat – standesgemäss in der Luxuslimousine «Mulsanne». Eine halbe Million Franken auf vier Rädern? Selbstverständlich, schliesslich werden wir wenig später das Werk von Bentley besuchen! Die Auffahrt zum Herrenhaus über eine Allee scheint einem erstklassigen Ölgemälde entsprungen zu sein. Crewe Hall selbst aber, das Hotel, ist an wildem Bric-à-brac kaum zu überbieten. Löwen, Drachen, Kronen, ein Meer aus Klinkern, Türmchen, so weit das Dach reicht – erbaut im frühen 17. Jahrhundert, verdekoriert zur Zeit Königin Viktorias, ein schaurig-schöner Wirrwarr. Und gleichwohl, noch auf den letzten Metern, als die Limousine knirschend über den Kies rollt, wähnt man sich angesichts dieses Schlosses angekommen in Bentleys herrschaftlichen Sphären.

Zwischen Crewe Hall und dem Stammsitz der noblen Autoschmiede liegt eine 20-minütige Strecke. Wer meint, jene Kleinstadt, von der aus seit fast 100 Jahren feinste Limousinen ihren Weg in die Welt der Reichen antreten, entspreche selbst der britischen Noblesse der Fahrzeuge, der irrt. Crewe war bedeutend für die Eisenbahnindustrie, einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des Königreichs obendrein. Von der einst blühenden Wirtschaft ist zwar in dem 70 000 Einwohner zählenden Ort wenig geblieben. Ihre industriellen Wurzeln aber sieht man der lustlos versprengten Arbeiterstadt an jeder dritten Ecke, an jedem zweiten Gebäude an.

Die Fahrt ins Werk bestreiten wir in einem rostigen Renault Kangoo. Der Taxifahrer quittiert das Trinkgeld mit zahnlosem Lächeln.



OBEN LINKS Die Karosserien werden von Hand poliert.

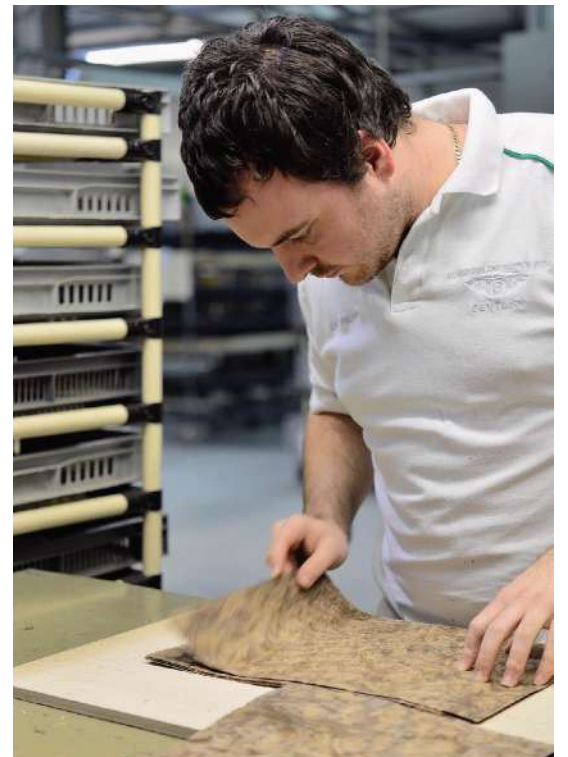
OBEN HÄNDE AM STEUER: Barry Carless näht Leder im Kreuzstich zusammen.

LINKS 80 BIS 100 JAHRE ALTES WURZELHOLZ FÜR FURNIERE.

cheln – willkommen im Herzen Crewes, «good morning», Bentley-Land! Die Fabrikhallen, Backsteingebäude aus den dreissiger Jahren, und die Grösse des Geländes beeindruckend. Bentley ist mit gut 3600 Mitarbeitern neben dem Kreisspital wichtigster Arbeitgeber der Region. Als Volkswagen 1998 übernahm, waren es weniger als die Hälfte. Bald sollen dort über 4500 Menschen Arbeit finden, denn im Herbst startet der Hersteller mit einem Volumen versprechenden Nobel-SUV durch.

«Hiermit sind auch Sie offiziell Näher bei Bentley», sagt Noel Thompson, ganz Gentleman. Es folgt lautes, weniger nobles Lachen. «Nein, wirklich, das Lenkrad sieht doch schon gut aus.» Er sagt, ich sei Schneider bei Bentley? Thompsons Kompliment kommt einem Ritterschlag gleich, Bentley ist Hoflieferant. Vielleicht haben wir gerade an Queen Elizabeths Neuem herumgepfuscht. Immerhin, zwei, drei Minuten lang dürfen wir ausprobieren, was der Facharbeiter und seine Kolleginnen den lieben langen Tag machen: Nähen. Mit dem Unterschied, dass es bei uns achtmal so lange dauert. Wobei das Nähen nicht alles ist. Jeder Arbeiter von Thompsons 20-köpfigen Teams muss zuvor aus Sets die passende Lederschnittform heraussuchen und an der richtigen Stelle des Lenkradskeletts mit Spezialkleber fixieren. Dabei will das Leder sorgfältig gespannt sein, soll es doch viele Jahre halten. Und wehe, es bilden sich Falten: Ausschussware, zurück an den Start. Damit nichts durcheinandergerät – in diesem Atelier kommen viele Lenkrad-Typen unterschiedlicher Automodelle zusammen –, hat man alle Komponenten vom Steuerrad bis zum Lederschnittformen-Set mit Packzetteln und Strichcodes versehen. Erst wenn das Leder am Rad, das auf einer Werkbank fixiert ist, angeleimt ist und man die Ränder mit Löchern (allein 360 auf der Lenker-Innenseite) versehen hat, beginnt die Arbeit mit Nadel und Faden.

Die rechte Hand hält die eine, die linke parallel eine zweite Nadel. Mit viel Fingerspitzengefühl entsteht peu à peu ein so dekorativer wie funktionaler Kreuzstich, der die Lederkanten zusammenhält. Der reissfeste, wasserresistente Faden besteht aus einem Baumwoll-Polyester-Gemisch. Äusserste Präzision ist gefragt. Es gibt Anfertigungen, deren Räder mehrfarbig genäht werden. Hinzu kommen Sonderwünsche: Hier sind es



Wappen, die ins Leder eingestickt werden, dort ist es eine Comicfigur oder ein Äffchen – natürlich, guter Geschmack ist relativ, absolut aber bleibt der König, und der ist selbstverständlich stets der Kunde. Immer wieder werden auch Lenkrad-Modelle bekleidet, die aus Holz und Leder bestehen. In diesem Fall wechseln sich Furnier- und Näh-Prozesse ab. Vor allem gilt es, kleinste Fehler zu vermeiden. Leimflecken haben keinen Platz in einem Bentley. Gibt es doch eine Unregelmässigkeit, lässt sich diese mit einer Art Bügeleisen wegzaubern. So entsteht in rund 4,5 Stunden allein die Bekleidung eines einzigen Lenkrads, auf zwei bis drei bringt es ein Mitarbeiter, macht insgesamt bis zu 50 am Tag.

«Jedes Leder ist anders», sagt Thompson, der die Nadeln schon wieder ansetzt. Man spüre es beim Beziehen, man spüre es beim Nähen. «Leder ist organisch, keine künstliche, tote Materie.» Was sein Kollege Guy Davenport nur bestätigen kann. Er ist Dekorateur. Wünscht jemand Sichtnähte, zum Beispiel in Bordeaux im Kontrast zu schwarzem Leder, aber passend zur Aussenfarbe des Wagens, dann ist Davenport gefragt. Und da sich das Dekor vom Lenkrad hinweg über die Sitze, Kopfstützen und Armlehnen wie ein roter Faden durch den Wagen ziehen soll, verbringt er mehrere Tage an einem Interieur.

Dass Leder keine künstliche Ware ist, wird uns auch an anderer Stelle demonstriert: Thompson, sein Team, Davenport und alle im Haus, die damit zu tun haben, arbeiten nicht an x-beliebigen Tierhäuten. Vielmehr stammen diese von süddeutschen und skandinavischen Bullen, Rindern, die für geschmeidigste, aber auch extrarobuste Qualität bürgen. Nur eine sehr feine Auslese des Mate-

OBEN LINKS Furniere im Wert von rund 300000 Franken lagern in einem klimatisierten Raum.

OBEN RECHTS Jonty Williams ordnet die Blätter aus Holz nach den passenden Maserungen.

UNTEN Im «Living Room» fasst der Kunde nach der Werksbesichtigung beim Tee seine Wünsche zusammen.

Immer wieder gibt es Sonderwünsche. Hier sind es in Leder gestickte Wappen, dort ist es ein Äffchen – guter Geschmack ist relativ.





rials schafft es bis zu den Werkbänken. Und von diesem fällt viel an, werden im Interieur je nach Automodell doch durchschnittlich 16 rund 5 Quadratmeter grosse Lederbahnen verarbeitet. Spezialisten prüfen zuvor auf Leuchttischen die kuhfellgrossen Flächen mit Argusaugen auf Fehler. Hier ein Mückenstich, schon markiert ein Arbeiter die Stelle mit gelber Kreide, dort eine andere klitzekleine Verletzung, nun wird sie mit blauer Kreide umrandet.

Ein Computer rechnet danach aus, wie die verschiedenen Schnittformen die verbliebene, fehlerfreie Lederfläche optimal ausschöpfen können. Das Ausschneiden erfolgt vollautomatisch, so präzise und schnell würden es nicht einmal die routiniertesten Profis bewerkstelligen. Was aber passiert mit den Resten? «Die werden nach China exportiert», erklärt uns ein Mitarbeiter. Dort gebe es Unternehmen, die sie zermahlen, einen leimigen Brei beimischen und später mit dem getrockneten Material zweitklassige Lederwaren produzieren würden. «Dass die Reste zu Rolls-Royce gehen, ist ein Gerücht.» Der Mann lächelt, wir erleben ein Déjà-vu. Den gleichen Witz hatten wir schon einmal in der Rolls-Royce-Manufaktur von Goodwood gehört: «Der Rest geht zu Bentley, haha, nur ein Joke. Bitte nicht weiter erzählen!»

Die über knapp acht Jahrzehnte andauernde Beziehung zwischen Bentley und Rolls-Royce ist von gegenseitigem Respekt, Liebe und Abneigung geprägt. Walter Owen Bentley gründete seine Automarke 1919. Doch das Konzept «Race on Sunday, sell on Monday» (Sonntags Rennen fahren, montags verkaufen) konnte der Rennfahrer trotz finanzieller Unterstützung adliger Freunde dauerhaft nicht halten. Walter Owen und seinen betuchten, rennsportbesessenen «Bentley Boys» ging das Geld aus, 1938 übernahm Rolls-Royce. Der ebenfalls auf Luxusautomobile und Zwölfzylinder-Motoren spezialisier-



OBEEN LINKS Auch bei Bentley laufen in den Fertigungshallen Autos über Bänder.

MITTE LINKS In aufwendiger Handarbeit wird eine Mittelkonsole mit Leder bezogen. 500 Stunden Arbeit stecken zum Beispiel in der Limousine «Mulsanne».

OBEEN Farbmuster im Showroom. Es stehen 120 Töne für die Autolackierung zur Wahl, Sonderwünsche exklusive.

LINKS Furniere aus bestem Walnussholz, feinstes Leder, von Hand vernäht: das fertige Interieur der Luxuslimousine Bentley «Mulsanne».

te Hersteller liess mit der Fusion das bis heute bestehende Stammwerk in Crewe bauen. Nach langer Ehe folgte 1998 mit den Übernahmen von Rolls-Royce durch BMW und Bentley durch Volkswagen die Scheidung. Und während die Bayern im südenglischen Goodwood aus dem Nichts den Neuanfang wagten, sitzt man in Crewe noch heute auf einem reichen Rolls-Royce-Archiv. Die Pläne der ewigen Konkurrenten hütet man wie den Heiligen Gral.

Ein Schatz sind auch die Holzvorräte des Hauses. «Woodshop» nennt sich das Atelier, in dem Edelhölzer zu Verkleidungen im Wageninneren verwandelt werden. Es wird gesägt, gebohrt, geschliffen, lackiert. Wochenlang liegt das Holz zum Trocknen im Lager. Die Schnittformen sind penibel sortiert, breitet man sie nebeneinander aus, spiegeln sich die Maserungen wider wie in einem Kaleidoskop. Diesen Spiegeltrick wird man später auch im fertigen «Mulsanne» oder «GT Continental» bewundern können.

Das für Bentley urtypische Holz kommt von 80 bis 100 Jahre alten Walnussbäumen: «Manch eine Wurzel ist älter als unser Haus», sinniert unser Guide Nigel Stoodend und führt uns ins Furnierlager. «Liquid Amber», «Olive Asia», «Madeira», weiss der Schreiner: Mehr als zwei Dutzend Holzarten und Blätter im Wert von 300 000 Franken liegen sauber sortiert in Regalen, gebündelt, in dünnen Schichten, Tabakblättern gleich. Man meint, in einer Zigarrenfabrik zu stehen. Gut 5 Millionen Franken sei alles Furniermaterial wert, das gerade im Werk im Umlauf ist. Zum



OBEN Die Lackierung übernimmt bei Bentley eine computergesteuerte Anlage – so präzise würde es Handarbeit nicht hinbekommen.

Abschluss wird das Holz sorgfältig poliert: «Die Arbeit muss so tadellos verrichtet werden, dass man in der Spiegelung des Holzes noch eine Zeitung lesen kann», erklärt Stoodend. Intarsien setzen der Meisterarbeit die Krone auf.

Handgenähtes Leder, Dekorationskunst am Edelh Holz, selbst die Karosserien werden von Hand poliert. Dazwischen stösst man aber auch auf Fließbandarbeit und Computer-Hightech – so übernimmt eine automatische Spritzanlage die Lackierung. Fabrik trifft auf Atelier trifft auf Manufaktur. Viel Handarbeit, Ja, alles Handarbeit, Nein: Irgendwann müssen die jährlich gut 10 000 verkauften Autos schliesslich fertig werden.

Bentley



Nachdem er 1919 seine eigene Firma in London gegründet hatte, präsentierte Walter Owen Bentley 1921 den ersten «Bentley» Sportwagen. Seitdem zielt die noblen Automobile das weltberühmte «Flying B», umrahmt von Flügeln, frei nach dem Motto: Nur Fliegen ist schöner. Nach finanziellen Engpässen verkaufte Bentley 1938 an den Konkurrenten Rolls-Royce, worauf mit höheren Kapazitäten das heutige Stammwerk in Crewe entstand. Bentley kreierte Klassiker wie den «8 Litre» oder «Mark VI». Seit der Übernahme durch Volkswagen 1998 geht es mit dem Haus aufwärts. «Mulsanne», «GT Continental», ab Herbst ein neuer SUV: Über 10 000 Autos pro Jahr sind viel für eine Luxus-Automarke.

bentleymotors.com



Nehmen Sie eine Lektion Fahrspass.

Jetzt anmelden für die Mercedes-Benz Driving Days.

Verbessern Sie Ihr Fahrkönnen am Steuer der faszinierenden Modelle von Mercedes-Benz. Auf verschiedenen Teststrecken zeigen Ihnen professionelle Instrukturen, wie Sie maximalen Fahrspass haben und trotzdem sicher unterwegs sind. Freuen Sie sich auf pure Dynamik und schnallen Sie sich jetzt an unter www.mercedes-benz.ch/drivingdays

1. Ambrì 05. und 06. Juni 2015
2. Lignières 12. und 13. Juni 2015
3. Sennwald 19. und 20. Juni 2015
4. Buochs 26. bis 28. Juni 2015

