

CLASSIC DRIVER

Die süßen Leiden des stolzen Lancia-Besitzers Robin Mann

Lead

Die sechsjährige Liebesgeschichte zwischen dem Kunstexperten und Uhrenhändler Robin Mann und seinem Lancia 2000 HF war alles andere als ein Märchen. Doch während einer Ausfahrt in seinem hübschen Coupé durch das regnerische London fanden wir heraus, warum sich die harte Arbeit doch gelohnt hat...

Es ist ein eiskalter Morgen in Mayfair. Langsam kämpfen wir uns durch den Stop-and-Go-Verkehr zu unserem Ziel auf der anderen Seite der Stadt. Die Anzeigen für Öl- und Wassertemperatur am Armaturenbrett des Lancia 2000 HF Coupés stehen auf beruhigenden Mittelstellungen. Robin Mann, der sechs Jahre damit verbracht hat, das hübsche kleine Coupé zu restaurieren, traut kaum seinen Augen.



Es gab einen Punkt, kurz nachdem er das Auto gekauft und zum Laufen gebracht hatte, an dem der charmante 33-jährige Künstler, Gallerist und Gründer der [Mann About Time Vintage Watch Boutique](#) so oft den Pannendienst rufen musste, dass er auf die schwarze Liste des königlichen Automobilclubs RAC kam. „Dies war mein erster Oldtimer und dazu meine erste Restaurierung“, erklärt er. „Ich war so naiv zu glauben, dass es schon nicht so schwer werden würde.“

Mann hat drei Leidenschaften, neben alten Autos noch Kunst und Uhren. Geboren und aufgewachsen in Yorkshire studierte er Kunstgeschichte am University College London und arbeitete seitdem mit einer Reihe erfolgreicher Kollegen, Projekte und Galerien zusammen, darunter Riflemaker, Eb & Flow und The Museum of Everything. Zusammen mit seiner Frau gründete er sogar seine eigene Galerie, genannt Berloni im zentralen Viertel Fitzrovia.



Doch ermüdet von den exorbitant hohen Londoner Mieten und der zirkusartigen Natur der Kunstwelt entschloss sich das Paar 2016 zur Schließung der Galerie. Stattdessen verkauft Mann nun schöne alte Armbanduhren über seine Mann About Time Boutique und handelt mit Werken von Künstlern, mit denen er über die Jahre die engsten Verbindungen aufgebaut hat, darunter der sehr populäre abstrakte Maler William Bradley. „Ich liebe Kunst, Autos und Uhren“, schwärmt er. „Ich sage immer: Wenn ich nicht für den Rest meines Lebens arbeiten müsste, könnte ich jede Stunde mühelos füllen – es ist die Passion, die mich dazu treibt, immer wieder neue Dinge auszuprobieren.“

Zu dem Lancia kam Mann durch eine zufällige Entdeckung. Eingefädelt wurde alles von seinem guten Kumpel Julian Balme, den er erstmals über seine Arbeit bei der früheren Kunstgalerie Riflemaker in Soho kennengelernt hatte. Balme ist nicht nur Grafikdesigner und Kunstdirektor, sondern auch eine bekannte Größe in der automobilen Klassikerszene. Es war 2013, als er zu seiner großen Überraschung unter den Hinterlassenschaften seines verstorbenen Nachbarn zwei stark in Mitleidenschaft gezogene Lancia entdeckte: einen Flavia Sport Zagato und ein extrem seltenes 2000 HF Coupé.



„Weil in jener Zeit die so genannten ‚Hobby-Bastler‘ bereits über die Preise aus dem Markt gedrängt worden waren, kam ich nie auf die Idee, mal einen alten Wagen zu besitzen“, erinnert sich Mann. „Doch Julian erkannte, dass mein Interesse tief verwurzelt war und ich aus einer Familie von Autoliebhabern stammte. Und bot mir den 2000 HF zu einem extrem großzügigen Preis an.“ Sofort wurde ein Plan geschmiedet, das Auto in Manns Heimat Yorkshire zu bringen, um es dort zu deutlich niedrigeren Kosten als in London zu restaurieren und wieder auf die Straße zu bringen.

Als Evolution des Flavia Coupés ist das 2000 HF Coupé ein wirklich sehr seltenes Modell. Lancia produzierte rund 125.000 Fulvia Serie 1, während zugleich bis 1974 nur 1.229 Exemplare des 2000 HF Coupés das Turiner Sonnenlicht erblickten. In England fährt wohl nur noch eine Handvoll herum. Die Ähnlichkeiten innen wie außen zum Ferrari 330 GT 2+2 sind kein Zufall, wurden doch beide bei Pininfarina gestylt. Nur auf den ersten Blick wirkt der Lancia unscheinbar, doch man schau genauer in, und italienischer Überschwang macht sich breit. Man betrachte sich nur die scharf eingelegten Falten der Kofferraumklappe. Die Idee des „Schwalbenschwanzdesigns“, übrigens wieder aufgegriffen beim Nachfolger Gamma Coupé, kam den Pininfarina-Designern wohl während eines opulenten Mittagsmals mit viel Grappa-Konsum.



Wir sitzen geschützt vom Novemberregen und durchaus gemütlich in einem mit Holz und rotem Kunstleder ausgekleideten und wohlduftenden Innenraum – mit Tropfen, die auf das Schiebedach prasseln. Mann holt ein paar Fotos hervor, die das Auto zeigen, wie es zum ersten Mal nach 25 Jahren – die letzte und verblichene Steuermarke stammt aus 1988 – sein Versteck verlassen hat. Die wundersame Wandlung zum heutigen Zustand ist nicht weniger als außergewöhnlich. Doch wie wir bald herausfinden werden, ging die Restaurierung alles andere als gradlinig vonstatten.

„Nahezu jede Phase war mit viel Plackerei sowie Kopf- und Herzschmerzen verbunden. Und in den ersten Jahren überwogen die Rückschläge die Erfolgserlebnisse“, gibt Mann freimütig zu. In der Tat gibt es kaum etwas, das nicht angefasst wurde, und das zeigt sich. In nahezu jedes vom Rost zerfressene Blech wurde neues Metall eingeschweißt, ehe das Auto dann in seiner originalen und sehr eleganten Farbe Marineblau neu lackiert werden konnte. Die geräumige und luftige Kabine wurde komplett mit neuem Kunstleder gepolstert. Auch das Getriebe und die Bremsen mussten komplett überholt werden. Die Liste scheint endlos. „Das zugrundeliegende Ziel war immer, das Auto auf der Straße zu halten, für mich drehte es sich vor allem darum“, so Mann.





Dass der Vierzylinder-Motor erstaunlicherweise wenig Auffrischung erforderte, wog Mann in einem trügerischen Gefühl von Sicherheit. Bei zahllosen Hin-und-Rückfahrten zwischen London und Yorkshire, mehreren Wochenend-Trips ins West Country und einem Generalangriff auf den Goodwood Motor Circuit spulte Mann gut 20.000 Kilometer ab. Er konnte nicht ahnen, dass es sich nur um geborgte Zeit handelte. Ein an sich harmloses Kraftstoffleck führte zu einigen Folgeschäden und zur Demontage des Motors. Im Nachhinein ein weiser Entschluss, stand das Triebwerk doch kurz vor einem kapitalen Exitus. Die Mechaniker waren erstaunt, dass es überhaupt noch lief...

So war ein komplett neu aufgebauter Motor der bislang letzte Posten, den Mann in seiner Lancia 2000 HF-Jobliste abhaken konnte. Während wir gerade vom Schattenwurf der brutalen Architektur des Barbican Centres zugedeckt werden, hat der Lancia-Motor 200 Meilen seiner auf 1000 Meilen angesetzten Einfahrzeit absolviert. Hat sich dann aller Stress doch gelohnt? „Absolut“, bilanziert Mann. „Ich habe einsehen müssen, dass ich sehr naiv an das Projekt herangegangen war. Mein Dad hat sich immer sehr um seine alten Schätzchen gekümmert, daher funktionierten sie in meiner Kindheit immer. Ich habe erst jetzt verstanden, was alles in sie hineingesteckt wird und dass die Lösung eines Problems manchmal ein anderes zum Vorschein bringt.“



Und würde er ihn jemals wiederverkaufen? „Niemals! Es gab viele Situationen am Straßenrand, als ich verzweifelt meine Frau anrief um ihr zu sagen, dass ich fertig bin mit dem Auto. Doch jedes Mal redete sie mir es wieder aus. Es existiert, um Erinnerungen zu wecken, und es sind einfach zu viele Kopfschmerzen, aber auch freudige Momente mit ihm verbunden, um ‚Auf Wiedersehen‘ zu sagen. Die meisten Leute hätten für dieses Auto als letzte Station doch nur noch den Schrottplatz vorgesehen. Ich habe das verhindert.“

Während wir an einer Ampel außerhalb der U-Bahn-Stadion Highbury & Islington aussteigen und Mann zum Abschied noch einmal zuwinken, schnurrt der Lancia zufrieden von dannen, so wie er es den ganzen Tag lang über gemacht hat. Und wir haben genügend alte Autos in der City fotografiert, um zu wissen, dass das nicht selbstverständlich ist. Klasse Robin, dass Du ihm treu geblieben bist – und damit hast Du Dir auch einen richtig Guten gesichert!

Fotos: Robert Cooper für Classic Driver © 2019

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/die-suessen-leiden-des-stolzen-lancia-besitzers-robin-mann>
© Classic Driver. All rights reserved.