

CLASSIC DRIVER

Ein Mann im Mond - das abenteuerliche Autoleben des Michael Moran

Lead

Der australische Musiker, Autor, Fellow der Royal Geographical Society und Mitbegründer von Warschau Casual Car Club Michael Moran ist Abenteurer, Erzähler und Connaisseur von Sportwagen und Klassikern. Blazej Zulawski unterhielt sich mit seinem Freund Moran über dessen verrücktes Autoleben.



„Michael? Ach, den echten Michael kennen Sie doch gar nicht“, rief eine Society Lady vor wenigen Jahren auf einer glamourösen Party aus. Wir saßen im opulenten Moniuszko Salon, der seinen Namen dem polnischen Komponisten Stanislaw Moniuszko verdankt und sich im Bristol, Warschaus legendärstem Hotel, befindet. Es wurde 1901 von dem Pianisten und polnischen Premierminister Ignacy Jan Paderewski erbaut und zählt zu den wenigen Gebäuden der Stadt, die während des Zweiten Weltkriegs nicht von deutschen Bomben zerstört wurde.

„Michael übertraf einst mühelos jeden Partylöwen.“ Sie sagte das mit diesen großen Augen, die ihren Satz besonders betonen sollten, während ihre riesigen goldenen Ohrringe mit hypnotischer Wirkung hin und her wippten. „Er war immer der erste, der im Smoking in den Pool sprang und dabei nonchalant ein Glas Champagner in der Hand hält – Sie wissen schon, so in der Art.“ Ich habe später herausgefunden, dass sich diese Szene tatsächlich ereignet hat, und zwar in einer Villa im Stil Palladios im englischen Berkshire.

Ich lernte Michael erstmals vor rund acht Jahren kennen. Ich brauchte ein Auto für ein redaktionelles Fotoshooting – es sollte irgendwie diesen typisch britischen Stil verkörpern, „Britishness“ besitzen. Ein Bekannter schlug einen Freund von sich vor, der gerne kommen würde, um mir auszuweichen. Jener Freund stellte sich als Michael Moran heraus. Sein Auto war ein Rolls-Royce Silver Shadow von 1974, den er aus der Flotte des Sultans von Oman erworben hatte. Ich sah den Spitfire-Sticker auf der Windschutzscheibe, RAF-Aufkleber auf den Kotflügeln und eine Fülle von Clubemblemen, die über der Stoßstange aufgereiht waren und wusste sofort, dass die Fotos sehr gut sein würden.



Aus dem Meeting wurde ein spontanes Lunch, das fünf Stunden dauern sollte. In dieser Zeit entspann sich im Gespräch die komplette Geschichte des Formel 1-Motorsports, italienische Architektur - Michael war in Rom zur Schule gegangen - und wie wichtig es ist, Chopin auf historischen Instrumenten zu spielen. Gerade das letzte Thema besitzt dieselbe Brisanz wie das Dilemma, ob man Originalfahrzeuge erhalten oder restaurieren sollte. Letztlich führten wir eine Unterhaltung über allerlei präventives Zeug, begleitet von einer nachmittäglichen Flasche Bollinger. Wir waren mitten am Tag ziemlich beschwipst und wurden sehr gute Freunde.

Die Atmosphäre war geprägt von einem unmittelbaren gegenseitigen Verstehen – der ermutigende Gleichklang ähnlicher Weltansichten, ästhetischer – gar narzisstischer – Empfindungen, künstlerischer Ambitionen und Lebensstilvorstellungen. Kurz danach gründeten wir zusammen einen Autoclub: Der Casual Car Club von Warschau, bei dem die Menschen so wichtig sind wie die Autos.

Wenn man sich mit jemandem über 10 Jahre lang auseinandersetzt, lernt man sie gut kennen. Weil ich von Michaels kosmopolitischen und abenteuerreichen Leben in verschiedenen Ländern, auf verschiedenen Kontinenten und sogar auf fernen pazifischen Inseln so viel wusste, fragte ich mich, ob ich in der Lage wäre, seine Geschichte angemessen zu erzählen. Ich entschloss mich, einen Rahmen auszustecken, den Michael selbst ausfüllen sollte. Schließlich ist er ein virtuoser Autor. Also, Leinen los!



Die frühesten Erinnerungen ans Auto

Mein Vater war der leitende Betriebsarzt beim Australian Automobile Racing Club an der Warwick Farm-Rennstrecke, die in Sydney von 1960 bis 1973 genutzt wurde. Auf Rennstrecken in ganz Australien lebten wir in den Boxengassen und aßen in den Rettungswagen. Tödliche Unfälle waren in jenen Tagen keine Seltenheit. Mein Vater war auch während des Weltkriegs ein RAAF-Ausbilder auf den Tiger Moth-Kampfflugzeugen in Papuaneneuguinea und infizierte seinen Sohn mit einer Leidenschaft für ausgefallene Maschinen. Das ist ihm auch auf bewunderungswerte Weise gelungen wie meine nicht unerheblichen Investitionen über die Jahre belegen.

Die Autos meines Vaters

Eine meiner frühesten Kindheitserinnerungen ist jene an das überwältigende Parfum des neuen Leders und die mühelose Beschleunigung eines Jaguar Mk I in British Racing Green, der meinem Vater gehörte, während wir in Melbourne lebten. In den frühen sechziger Jahren verbrachten wir einige Zeit in Rom und Den Haag. Mein Vater war als Arzt in diplomatischen Diensten an der australischen Botschaft, der WHO und FAO. Der niederländische Grand Prix inmitten der Sanddünen von Zandvoort war ein spezieller Bonus, der um die Ecke von uns lockte.

Während seiner Dienstzeit in Europa holte er einen neuen bronzefarbenen Jaguar Mk II vom Werk ab, um den Mk I zu ersetzen. Wir waren damit in ganz Europa unterwegs und wagten uns sogar auf die andere Seite des „Eisernen Vorhangs“. Wir erlebten den Checkpoint Charlie genauso wie Schüsse an der Berliner Mauer wir tourten auch ohne diplomatische Akkreditierung durch das ehemalige Jugoslawien. Wir hätten, ohne eine Spur zu hinterlassen, verschwinden können, zumal unser Jaguar recht auffällig war. Ich glaube, dass ich mir damals den Bazillus schwieriger, langwieriger Autoabenteuer von meinem Vater eingefangen habe.



Ein ganz spezieller Alfa Romeo

Abgesehen vom Jaguar, gehörten meinem Vater ein paar andere besondere Autos. Während ich studierte, liebte ich schnelle, frühmorgendliche Ausfahrten an der Pazifikküste. Eines Morgens um vier, mein Vater war in Italien und meine Mutter schlief noch, stahl ich die Schlüssel zu seiner seltenen Alfa Romeo 1750 Giulia GTC. Ich sammelte meine damalige Liebe Jane ein und spurtete zum Lake George, gut 200 Kilometer südlich von Sydney gelegen. Kaffee, Kuchen und ein leidenschaftlicher Kuss am Ufer. Auf der Rückfahrt - ich war gerade dabei, geschickt am Limit eine unübersichtliche Kurve im Eukalyptuswald zu meistern - als mitten auf der Straße ein Haus ohne Sicherungsleute transportiert wurde. Bei mir zeigte der Tacho 150 Stundenkilometer, das dürfte sich mit 12 Stundenkilometer fortbewegt haben. Ich konnte jetzt entweder durch die Haustür fahren oder um das Haus herum. Ich entschied mich für das seitliche Ausweichmanöver, kam auf Schotterkies ins Schleudern, verlor die Kontrolle und schoss die Böschung hoch - das Auto war ein Wrack.

Wie durch ein Wunder blieben wir beide unverletzt. Mein Vater kehrte selig aus Italien zurück mit Maserati-Hupen und Alfa-Aufkleber vom Werk, die für sein geliebtes Auto gedacht waren. Seine beherrschte Reaktion angesichts des demolierten Schatzes lehrte mich viel über Vaterliebe und emotionale Disziplin im Leben. Ich habe Jane nie wieder gesehen.



Von zuhause abhauen und die Kunst, einen Bristol 400 zu kaufen und verkaufen

Mein erstes, ganz eigenes Auto war ein „heißer“ MG TD, der mich auf diversen Uniabenteuern mit Schauspielerinnen begleitete – ich setzte mich gelegentlich von zuhause ab und schnallte dafür Bücher und Kleidung auf die Trittbretter.

Die rassigen, leicht verruchten Formen und das luxuriöse Interieur des Bristol 400 gingen mir seinerzeit nicht mehr aus dem Kopf, also kaufte ich einen. Ein großartiges aber etwas altersmüdes Exemplar wurde für 250 australische Dollar erstanden. Die außergewöhnlich fortschrittliche Technik und die detailreichen Ausstattungsmerkmale waren beeindruckend. Der Bristol hatte winzige Jalousien an allen Fenstern, was perfekt für diskrete Rendezvous schien, eine geteilte Windschutzscheibe wie ein Kampfflugzeug und makellostes beiges Leder mit Burgunder-Paspelierung.

Vom TD musst ich mich natürlich verabschieden. Der Bristol zog junge Ladys an, die wesentlich zurückhaltender, vornehmer und intellektueller waren, als die braungebrannten athletischen Schönheiten, die in kürzesten Miniröckchen in den MG hinein sprangen. Dieses dunkelbraune Auto umgab ein Hauch von Série noir und den düsteren Krimis von Raymond Chandler, das mich besonders in den Nächsten fesselte, wenn ich dem Rotlichtmilieu von Sydney einen Besuch abstattete. Dieses Auto leistete auch einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zu den subtilen Veränderungen meiner sich entwickelnden Persönlichkeit und unterstützte meine damals noch vagen Vorstellungen über die positiven Qualitäten von Understatement und Kennerschaft.



Eine explodierende Zimmerdecke

Großmamma hatte Mitleid mit mir und kaufte mir einen komplett restaurierten und optimierten MG TC mit dem ich ausgedehnte Fahrten von Sydney entlang der Great Ocean Road zum Adelaide Arts Festival unternahm, wo ich in George Bernhard Shaw-Theaterstück „St. Joan“ als der historische Kindermörder Gilles de Ray auftrat.

Meine kurze Bühnenkarriere hielt mich nicht davon ab, an meinem 21. Geburtstag in 1968 von zuhause nach Paris abzuhausen. Und ich nutzte die Gelegenheit, meinen Großonkel, den vergessenen aber glamourösen Konzertpianisten Edward Cahill in Monaco zu besuchen.

Um mir eine Auszeit von zu viel Beethoven zu nehmen, reiste ich nach Korsika und mietete einen Citroën 2 CV. Es folgten zahlreiche Abenteuer auf den gewundenen Inselstraßen umgeben von einer Landschaft wie aus einer Wagner-Oper. In einem heruntergekommenen Spa entspann sich eine Unterhaltung mit einer charmanten jungen Frau, die in der Dämmerung bei einem Löwenbrunnen auf dem Dorfplatz saß. Sie bat mich sie zum Shoppen in die Hauptstadt Ajaccio mitzunehmen, da wenig Busse unterwegs waren. Der Deux Chevaux hatte eine Panne und weil kein Mechaniker zu finden war, besorgten wir uns ein Hotel. Und so führte eines zum anderem.

Früh am Morgen erwachte ich schlagartig auf, weil sich eine gewaltige Explosion ereignete und die Decke in Fragmenten auf das Bett rieselte. Odile schrie. Ein Mann stand an der Schlafzimmertür mit einer Schrotflinte, di er eben abgefeuert hatte. Die Polizei war schnell zur Stelle und versicherte mir, dass man in ihrem Land Besuchern gegenüber immer sehr gastfreundlich ist, was ich rasch und enthusiastisch bejahte. Leider hatte ich die strengen Verlobungsregeln, die hier galten, gebrochen. Zu meiner eigenen Sicherheit, musste ich sofort deportiert werden. Ich bestieg das Flugzeug in dem bizarren Aufzug meiner gelben Pyjama, die mit kleinen klassischen Autos bedruckt waren. Ich rief Onkel Eddie aus dem deprimierenden Gefängnis, in dem ich festgehalten wurde an. Er war zutiefst schockiert, aber bereit, mich am Flughafen von Nice abzuholen. Seinen Gesichtsausdruck werde ich nie vergessen.



Meuterei auf der Bounty

Irgendwann im Jahr 1970 ließ ich mich vom rebellischen Geist der Zeit anstecken und eröffnete einen Coffee Shop mit Restaurant und erweiterte die Radiostation auf der abgeschiedenen Insel Norfolk in Ozeanien. Dieser faszinierende Ort war das schlimmste Gefangenenlager während des berühmten australischen Sträflingstransportsystems im ganzen 19. Jahrhundert. Königin Victoria hatte später die Nachkömmlinge der Meuterer von dem Schiff Bounty dort angesiedelt. Mein hedonistischer, dem Strand und der Jazzbar gewidmeter Lifestyle wurde durch den Erwerb eines Mini Moke und eines schon sehr müden MAG aufgewertet. Die Ausbildung für die Privatpilotenlizenz auf einer Cessna 175 war das pure Vergnügen und brachte mich meinem Vater und seinen Kriegserlebnissen näher.

Das Inselleben war vom Rost geprägt, was bedeutete, dass jeder Gast im MG einen Schutzanzug gegen den Korallenstaub tragen musste, weil ein Teil der Bodenplatte fehlte. Da es sich um den einzigen Sportwagen auf der Insel handelte, geriet ich zur auffälligen Persönlichkeit. Ich hatte mich in einer der anziehenden, halb-polynesischen Nachkommen der Bounty verliebt – das führte zu heftigen Eifersuchtsituationen mit einem ihrer Verehrer. Einmal jagte er mich im Mondlicht über die kurvigen Inselstraßen. Im Taucheranzug und auf einem Motorrad feuerte er auf mich. Ich entdeckte später, dass eine Patrone die Tür durchschlugen und mein Bein gestreift hatte. Nach diesem Vorfall beschloss ich, die Insel in Richtung meiner Familie in London zu verlassen. Zwei Tage nachdem ich den MG verkauft hatte, sprang ein aufgeschrecktes Pferd auf den Wagen und besiegelte endgültig sein Schicksal.



Es gibt mehr im Leben als Autos

Ich kam so um 1974 im Stadtteil Marylebone an und arbeitete zunächst als Croupier in Crockfords glamourösem Casino oberhalb von The Mall, später war ich Dozent für britische Kulturstudien in einer Schweizer Stiftung am Eccleston Square. Damit bestritt ich mein ernsthaftes Klavier- und Cembalostudium, denn Musik war immer meine wichtigste Geliebte.

Mein Vater pflegte weiter seine Jaguar-Leidenschaft mit zunächst einem XJ6 und später einem elfenbeinfarbenen V12 Series III E-Type 2+2. Ich hingegen enttäuschte ihn weiterhin als Fahrer, denn ich verlor an einem Sonntagnachmittag auf nasser Straße die Kontrolle und verließ quasi quer den Trafalgar Square. Aber diesmal blieb das Glück auf meiner Seite und das Auto und ich rutschten mit grandioser Präzision auf einen leeren Parkplatz, begleitet vom Applaus der Passanten, die dachten, dies sei ein geplanter Stunt gewesen.

Als er nach Australien zurückkehrte, gab mein Vater mir einen Rolls-Royce Silver Shadow in Regal Red von 1968 in Obhut, ehe das Auto nach Sydney verschifft werden sollte. Meine Passion für diese Marke entstand während der langen Fahrten nach Monaco und Paris, um meinen Großonkel den Pianisten zu treffen. Diverse romantische Abenteuer in den großen englischen Landsitzen überzeugten mich davon, dass Rolls-Royce geradezu metaphysische Kräfte besaß.

Auf diese intensive Zeit folgte eine etwas eintönige Periode intensiver Häuslichkeit und Arbeit bevor mein bemerkenswerter Sohn im Januar 1979 geboren wurde. Als grimmiger Ausdruck der Schrecken der Verantwortung, die mich umgaben, kaufte ich einen neuen Renault 5 GTL.



Erster Roman

In 1984 zerbrach meine Beziehung, obwohl ich sogar der religiösen Vereinigung beigetreten war, die seine Mutter in ihren Bann zog. Um mich abzulenken, nahm ich mir eine einjährige Auszeit, die ich auf einer Meierei an der Küste Cornwalls verbrachte, und zwar in dem uralten Landhaus bei Crackington Haven, das einst dem Bruder von Wilhelm dem Eroberer gehört hatte.

Der großartig ursprünglich gebliebene BRG 1967 MGB GT, der mir damals gehörte, erwies sich als ideal für die schmalen britischen Landstraßen. Ich ritt, erklimm die steilen Talmulden und half auf der Farm aus, indem ich Traktor fuhr. Hier begann ich auch meinen ersten historischen Roman, der unter dem Titel „Point Venus“ auf Norfolk Island angesiedelt war. Fraglos war das eine bessere Therapie statt bei einem kostspieligen Psychoanalytiker auf der Couch zu liegen.



Das Rolandslied

Im Jahr 1987 gründete ich basierend auf meine Arbeit eine Firma für luxuriöse Kulturreisen. Es gab Picknicks mit den Gutbetuchten an jedem Sommerwochenende in den berühmten englischen Landhäusern, die zum National Trust gehörten und man übernachtete in Relais & Chateaux-Hotels, und so weiter. Ich war knapp bei Kasse, wollte aber meine Unternehmung für Connaissure interessant machen, also erwarb ich einen Rolls-Royce Silver Shadow von 1974 in Shell Grey. 907 HRH entstammte der Flotte des Sultans von Oman. Leider war mein Business nicht kosteneffektiv und ich musste es beenden. Aber das Auto behielt ich.

Dieses imposante Automobil beförderte mich, viel Bollinger-Champagner und einige attraktive Damen durch die Londoner Season – gesellschaftliche Treffpunkte wie Henley, Ascot, Hickstead, Lords, Goodwood, Guards Polo, Cartier Polo, aber auch zu einflussreichen Partys, zu Opernabenden und Konzerten. Durch die Allure dieses Automobils lernte ich außergewöhnliche menschliche Exemplare kennen: den Franco-Algerier, den Jugoslawen, den Franco-Korsen, den Deutschen, den Costa-Ricaner, das Chanel-Girl, den Bulgaren und eine Shopassistentin von Penhaligons. Bei unserem ersten Date zeigte mir die Italienerin von der Accademia Di Belle Arti in Ravenna den Friedhof, genauer das Grab ihres verstorbenen Ehemanns, dessen Grabstein sie selbst bildhauerisch geschaffen hatte. Durch diese Erfahrungen entwickelte ich mich bisweilen und oft widerwillig zu einem „International Man of Mystery“ – jener geheimnisumwitterte Fremde, der immer wieder überraschend auftaucht.



Warming up the Jaaags

Nachdem ich auch Mitglied im Goodwood Road and Racing Club geworden war, behielt ich kurzzeitig einen der seltenen, vom Werk vorbereiteten Jaguar XK 150S. Zu den früheren Besitzern gehörte auch der begnadete Autoexzentriker „Bunty“ Scott-Moncrieff. Ich konnte mir damals keine Restaurierung leisten. Eine deutsch-schweizerische Freundin fragte mich andauernd: „Michael, warum sind deine Kreditkarten immer restlos überzogen?“ Unvergesslich bleibt mir ein fantastischer, eisiger Ausflug im Morgengrauen mit einer Lynx D-Type-Replik, die das Unternehmen mir zur Verfügung gestellt hatte. Ganz offensichtlich ist die Marke ganz tief in meinem Genmaterial verankert.

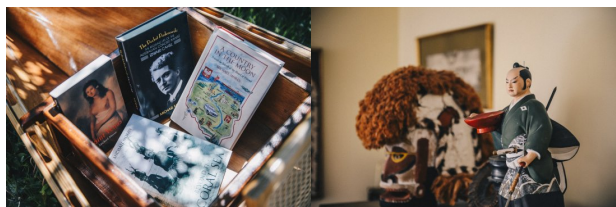
Viele Jahre später hat mir ein Krankenhausaufenthalt die Fragilität des Lebens vor Augen geführt. Ich beschloss, mich an die Maxime von Peter Sellars zu halten: „Du musst leben ehe du stirbst, sonst stirbst du bevor du lebst.“ Ich kaufte eine hinreißenden, schnellen, furiosen Jaguar XKR von 2008 in der „Portfolio Version“ komplett mit aufgeladenem V8 und einem Soundsystem von Bowers and Wilkins für die machtvollen Musik von Bach. Was mein akustisches Vergnügen angeht, kann ich mich nie zwischen den beiden entscheiden.



Roland reist nach Polen

Da ich selbst die Musik von – in polnischer Schreibweise – Fryderyk Chopin gespielt habe und auch noch über einen schillernden Konzertpianisten in der Familie verfüge, übernahm ich Anfang 1992 in Warschau die Führung eines geschäftlichen Joint Venture mit meiner Swiss Foundation. Ich entschied, mit dem Rolls-Royce zur Vertragsunterzeichnung zu fahren – ein erhebliches Risiko in jenen Zeit, will Russen mit billigen Kalaschnikows ständig Autos entführten. Obwohl mir das Unternehmen einen FSO 125p als Dienstwagen zur Verfügung gestellt hatte, so machten Roland – so hatte ich meinen Rolls-Royce getauft – und ich keine schlechten Erfahrungen im Polen der „Wilder Osten“-Jahre. Ganz im Gegenteil, es kam oft vor, dass mir Menschen beim Vorbeifahren Blumen aufs Auto warfen und zeigten damit, die kraftvolle und respektgebende Ausstrahlung über die ein jeder Rolls-Royce, mag er noch so bescheiden sein, verfügt. Und so nahmen Roland und ich 1993 an der ersten Klassikerrallye seit 80 Jahren durch Polen teil.

Zu dieser umfassenden und wild aufregenden Erfahrung gehörte auch, mit dem Auto Offroad zu fahren. Als Folge brach der linksseitige Verteiler während wir eine Schlucht durchquerten. Ein polnischer Mechaniker, der die Reparatur übernahm, musste eigens Werkzeuge fertigen, um die Aufgabe zu lösen. Er erwies sich als ausgesprochen kenntnisreich, zuvor hatte er das Autos des Bürgermeisters von Chicago nach einer Bombenexplosion instandgesetzt. Diese erstaunliche Geschichte beschreibe ich in meinem Buch „A Country in the Moon: Travels in Search of the Heart of Poland“.



Wie ich ein Piratenleben führte

Im Jahr 1998 wurde mein Roman mit Schauplatz Norfolk Island in Australien veröffentlicht und HarperCollins beauftragte mich danach, das Buch „Beyond the Coral Sea: Travels in the Old Empires of the South Pacific“ zu schreiben. Das erforderte eine lange, abenteuerliche und gefährliche Tour der Inselprovinzen von Papuaneuguinea und auf der Replik des Schiffs Endeavour mit dem schon James Cook diese Meere erkundet hatte, als „überzähliges“ Crewmitglied in der nach dem bedeutenden Botaniker und Cook-Begleiter Joseph Banks benannten Kabine mitzureisen. Moran auf den Spuren von Errol Flynn? Es sollte das erste Werk über diese Region in 100 Jahren werden und ist folglich eine Leistung, auf die ich besonders stolz bin.

In 2004 habe ich meine Maisonette-Wohnung in Marylebone verkauft und übersiedelte fest nach Warschau. Ich kaufte dort eine Immobilie und überlegte intensiv, welches Auto jetzt passen würde. Ich entschied mich für einen Peugeot 307 CC, der den Vorteil hat, mich keine schlaflosen Nächste zu kosten, wenn er über Nacht in einer dunklen Straßen in einer unbekannten Stadt parkt. Außerdem bietet er eine gute Leistung – die Franzosen verstehen durchaus, Komfort mit Handling zu vermählen.

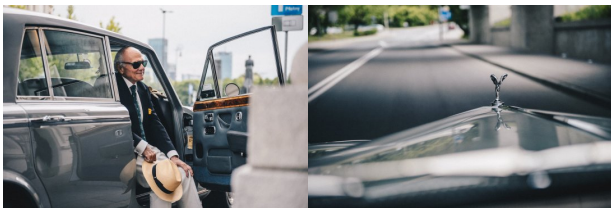


Und so zieht das Leben immer weiter seine Bahnen

Ich spürte zunehmend, wie meine Jugend mir entwich und so wollte ich sie wieder einfangen mit einem concoursfähigen MG TC von 1949. Es handelt sich um ein ganz spezielles Exemplar, das auch in zwei wichtigen Büchern über die Marke Erwähnung findet. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich mir eine anerkannte Stellung als Online-Musikkritiker für wichtige Musikwettbewerbe und Festivals in ganz Europa geschaffen. Wie immer waren Musik und Autos eng verknüpft und so wurde im Februar 2013 der Warsaw Casual Car Club gegründet. Ich wurde – gegen meinen ausdrücklichen Wunsch – zum Vorsitzenden gewählt.

Die nächsten sechs Jahre beschäftigte mich die Biographie meines Großonkels, dem Konzertpianisten Edward Cahill (1885 – 1975). Hier war ein Mann, der ebenso von der Musik Chopins durchdrungen war. Der einzige Unterschied zwischen uns beiden war, dass er überwältigendes Talent besaß und, dass er vor den meisten gekrönten Häuptern wie beispielsweise Queen Mary und der Aristokratie Europas gespielt hatte. Zufälligerweise war auch er in schnelle Autos wie Bugatti vernarrt und war oft auf der Brooklands-Rennstrecke anzutreffen. Die Recherche für mein Buch erforderte, lange Roadtrips auf den Spuren von Onkel Eddie in der Alten Welt und Spurensuche in der alten Heimat Australien.

Das Ergebnis war ein Buch mit dem Titel „The Pocket Paderewski: The Beguiling Life of the Australian Concert Pianist Edward Cahill“ und die traurige Feststellung, dass Menschen nicht länger alleine in ihren klassischen Autos Europa erkunden.



Mehr als ein Auto

Hätte ich in den frühen neunziger Jahren gemutmaßt, dass eine polnische Sektion des Rolls-Royce Enthusiasts´Club ins Leben gerufen werden würde, man hätte mich sehr höflich für verrückt erklärt. Aber genau das geschah am 23. April 2016 und ich wurde zum Clubsekretär gewählt.

So wie das Leben sich vollzieht, werden auch die Abenteuer immer zivilisierter. Als der 20-Ghost Club Polen im Sommer 2017 besuchte, nahmen 30 einmalige Vorkriegs-Rolls-Royce teil. Eine so große Gruppe von Vorkriegsmodellen, die Polen beehrten, hatte sich noch nie im Lauf der Geschichte des Landes ereignet. Ich war als RREC-Mitglied mit Rat und Tat zur Stelle und organisierte den Warschauer Anteil an diesem außerordentlichen Besuch. Alle Mitglieder des 20-Ghost Club waren von der historisch gewachsenen Faszination, die von diesem Land ausgeht, ebenso begeistert wie von der außerordentlichen Entwicklung der letzten 30 Jahre. Ich wurde sogar zu einem 20-Ghost-Mitglied ernannt, eine seltene Ehre, denn ich besitze weder einen Silver Ghost noch einen Vorkriegs-Phantom – und die sind Voraussetzung für eine Clubmitgliedschaft.

Andererseits, wenn man wie ich – seit nunmehr 33 Jahren – ein komplexes Auto wie den Rolls-Royce Silver Shadow besitzt und wartet, dann ist da in Polen eine ständige Herausforderung. Und ich würde gerne denken, dass ich endlich, irgendwie, vom Universum dafür belohnt worden bin.

Wie der große Ingenieur Sir Henry Royce einst bemerkte und damit auch Worte gefunden hat, die mein weiteres Schicksal begleiten: „Was immer auf richtige Weise, egal wie bescheiden, geleistet wird, ist vornehm. Die Qualität bleibt lange noch bestehen, auch wenn der Preis längst vergessen ist.“ Man sollte wissen, dass ein Rolls-Royce viel mehr ist als ein Auto. Es ist eine Art zu Leben. Mein Leben.

Fotos: Błażej Żulawski für Classic Driver © 2020

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ein-mann-im-mond-das-abenteuerliche-autoleben-des-michael-moran>
© Classic Driver. All rights reserved.