CLASSIC DRIVER

Zu Besuch in der Traumfabrik von Duncan Hamilton

Lead
Seit über 50 Jahren erlebt Adrian Hamilton von Duncan Hamilton ROFGO alle Höhen und Tiefen des Sammlermarktes. Zugleich hat er die Autoträume unzähliger Kunden wahr werden lassen. Wir haben ihn in den grandiosen neuen Räumen in Hampshire besucht, um zu erfahren, was ihn so lange schon antreibt.

Man übertreibt nicht, wenn man feststellt, dass Adrian Hamilton auf eine bemerkenswerte Karriere zurückblickt. Mit knapp 20 Jahren trat er in das Autohaus ein, dass sein Vater, der extravagante Rennfahrer und Le Mans-Sieger Duncan Hamilton, gegründet hatte. Seit nunmehr 50 Jahren handelt Adrian mit den schönsten Automobilen und hat dadurch auch das Erbe seines Vaters dauerhaft gefestigt. Kürzlich fand der Umzug in ein fantastisches neues Gebäude statt, in dem auch die ROFGO Collection der berühmten Gulf-Rennwagen , die Adrian Hamilton selbst zusammengetragen hat, ein würdiges Zuhause findet. Es war also höchste Zeit, dem Unternehmen einen Besuch abzustatten.

Was sind Ihre frühesten Erinnerungen an ein Automobil?

Es gibt davon so viele! Wie man sich vorstellen kann, bin ich durch die Rennkarriere meines Vaters inmitten von Autos groß geworden – obwohl ich erst fünf Jahre alt war, als er 1953 in Le Mans siegte, und mich leider kaum an diese Momente entsinnen kann. Ich erinnere mich an viele Aspekte seines Berufs, aber er wollte meine Schwester und mich nicht an den Rennstrecken haben – für den Fall, dass er in einen Unfall verwickelt war und sich dabei verletzte. Er war ein sehr lustiger und extravaganter Mann, und er war damals in jener glorreichen Epoche knallhart und hochprofessionell.

Wie kam es, dass Sie Teil des Familienunternehmens wurden?

Ich verließ die Schule mit dem Ruhmesblatt, dass ich noch nie bei einem Examen durchgefallen war. Kunststück, ich war auch zu dumm, um überhaupt bei einer Prüfung anzutreten! Da ich keinerlei Qualifikation hatte, schickte mich mein Vater für zwei Jahre zur Handelsmarine, wo ich vor allem viel Messing auf Hochglanz brachte. Ich trat ungefähr 1968 ins Familiengeschäft ein und wurde mit der königlichen Summe von monatlich 14 Pfund und 10 Shillings entlohnt. Über die Jahre sammelte ich wundervolle Erinnerungen und hatte mit fantastischen Automobilen zu tun. Ich bin vermutlich der einzige Mensch, dem es gelang, allein neun Ferrari 250 GTO zu verkaufen. Sollte ich morgen von einem Elefanten erdrückt werden, könnte ich trotzdem auf eine tolle Zeit zurückblicken.

Waren Sie nie versucht, in die Fußstapfen ihres Vaters zu treten, um selbst Rennfahrer zu werden?

Mein Vater war nicht sonderlich glücklich, als ich ein paar Rennen fuhr, denn er hatte im Lauf der Jahre viele Freunde im Rennsport verloren. Mich hat es genervt, weil ich verdammt gut gewesen wäre! Aber ich bin im Lauf der Zeit mit neun Autos in Le Mans an den Start gegangen, als Teilnehmer wie auch als Teammanager. Es ist und bleibt das großartigste Straßenrennen der Welt. Mein Sohn Archie, der jetzt 26 Jahre alt ist, trat dort zweimal an, wobei sein Debüt mit dem 60. Jubiläum des großväterlichen Triumphs zusammenfiel. Das war bewegend.

Welche Kriterien muss ein Auto erfüllen, um von Ihnen verkauft zu werden?

Wir handeln gerne mit den Besten. Wenn man die besten Autos im Bestand hat, die in hervorragendem Zustand sind und zugleich über unzweifelhafte Provenienzen verfügen, kann man es eigentlich nicht besser machen. Die Besten bleiben auch die Besten, deswegen empfehle ich Menschen, einfach nur die besten Automobile zu kaufen. Denn wenn sie diese später veräußern wollen, wird es nie Streit geben. Ich handle immer so, als würde ich dafür mein eigenes Geld ausgeben. Der Schlüssel zum Erfolg kann nur sein: Qualität statt Quantität.

Wie beurteilen Sie den aktuellen Markt für Sammlerautos?

Für die Besten unter den Besten ist der Markt derzeit zufriedenstellend. Natürlich muss man viel leisten, und nichts fliegt einem zu. Das feinste Automobil der Welt ist letztlich eines, das man erfolgreich verkauft hat. Wenn Kunden einem vertrauen und man ihnen nicht die Mütze über die Ohren zieht, dann werden sie auch immer wieder zu einem zurückkehren.

Welches Auto war das denkwürdigste, das Sie je verkauft haben?

Vermutlich war das der Jaguar C-type, mit dem mein Vater Le Mans gewann. Ich habe ihn 1984 von Briggs Cunningham gekauft – ein sehr angenehmer Mann, den mein Vater gut kannte. Er hat den Jaguar in seiner Sammlung im kalifornischen Costa Mesa ausgestellt, es war aber nurmehr das Fahrgestell, die Karosserie muss irgendwo auf dem Speicher gewesen sein. Ich sagte Briggs, dass ich ihm diesen Rennwagen gern eines Tages abkaufen möchte. Ich blieb an ihm dran und ungefähr zwei Jahre später trafen wir uns in Pebble Beach, wo ich ihm zum letzten Mal dieselbe Frage stellte. Er bat mich um ein Angebot, ich machte eines und er akzeptierte es! Und schon saß ich im nächsten Flugzeug. Ich besaß das Auto 26 Jahre lang und war damit in der ganzen Welt von Australien bis Amerika unterwegs. Ich habe mit dem C-type an der Colorado Grand teilgenommen, Garry Pearson fuhr damit in Goodwood und Stirling Moss war mit diesem Jaguar bei der Le Mans Classic am Start. Ich erinnere mich gut, dass mir die Tränen übers Gesicht liefen, als ich mit dem Jaguar auf der Geraden in Le Mans unterwegs war. Vor ungefähr zehn Jahren bot man mir eine beachtliche Summe, der ich nicht widerstehen konnte. Ich habe sechs Kinder und hätte es nicht geschafft, den Jaguar in sechs Teile zu zerlegen. Damals erschien mir das wie eine vernünftige Entscheidung, aber ich wache dennoch jeden Morgen auf und bereue es. Das Leben geht weiter.

Erzählen Sie uns, wie die Sammlung ROFGO entstand?

Diese Sammlung der Gulf-Rennwagen entstand, weil ich einen der vier ehemaligen Werks-Ford GT40 für einen Kunden verkaufte. Roald Goethe, ein erfolgreicher Geschäftsmann aus der Ölindustrie, war daran interessiert, weil er ein Modell davon während seiner Schulzeit besaß. Er erzählte mir, dass er eine Sammlung zusammenstellen wollte und fragte, ob ich Anregungen hätte. Da erlebte ich diesen typischen Aha-Moment im Kopf und schlug ihm das Gulf-Thema vor, das vorher noch niemand in Angriff genommen hatte. Er sagte zu und wir legten los.

Wie haben Sie diese Sammlung aufgebaut?

Als Erstes hatten wir die wesentlichen Fahrzeuge im Auge. Glücklicherweise hatten wir schon früh den Porsche 917K erworben. Überhaupt hatten wir die Fortüne, alle Autos zum richtigen Zeitpunkt gekauft zu haben, denn wir haben bei keinem zu viel bezahlt. Aber der Wert dieser Kollektion hat sich in den letzten sieben Jahren verdoppelt. Zu ROFGO umfasst jetzt 34 Fahrzeuge – was noch fehlt, ist der Gulf Mirage M2, mit dem Jacky Ickx in Imola gewonnen hat. Ich finde ihn nicht!

Was hat Sie veranlasst, in dieses eigens gebaute Gebäude umzuziehen?

Der Grund für diese Entscheidung war die ROFGO Collection. Ich habe bisher die Geschäfte auf meinem Privatgrundstück nahe Odiham – rund 24 Kilometer von hier – geführt. Dafür habe ich eine Reihe Außengebäude in Garagen verwandelt. Wir konnten zwar 18 Autos unterbringen, aber die Gulf-Sammlung wuchs ständig weiter. Also habe ich einige Fahrzeuge in angemieteten Scheunen und anderen Gebäuden abgestellt. Ich habe Roald erklärt, dass wir dieses Problem unbedingt auf die richtige Art und Weise lösen sollten, und so haben wir es dann auch gemacht. Aber diese Anlage überzeugend aufzubauen, hat mehr als vier Jahre in Anspruch genommen.

Ohne Gedanken ans Budget: Was wäre Ihr persönlicher Traumwagen?

Wenn man reifer wird, lassen die Begehrlichkeiten nach. Wenn ich morgen 100 Millionen Dollar in einer Lotterie gewänne, würde ich dann gleich einen Ferrari 250 GTO für 50 Millionen Dollar kaufen? Nein. Ich habe im meinem beruflichen Leben schon neun davon verkauft. Verstehen Sie mich nicht falsch: Dieser Ferrari ist ein fantastisches Auto, aber mir fallen andere Dinge ein, für die ich lieber Geld ausgeben würde. Zum Beispiel eine schöne große Yacht.

Was fahren Sie am Wochenende?

Ich habe einen sehr feinen Ferrari 550 Maranello in Tour de France Blu, den ich seit rund acht Jahren besitze. Er wurde neu an Ross Brawn ausgeliefert und gehörte danach Rod Stewart. Der Maranello hat rund 20.000 Meilen auf dem Tacho und ich bewege ihn sehr oft.

Wie würden Sie abschließend Duncan Hamilton ROFGO auf den Punkt bringen?

Nun, es gibt uns noch! Wir bestehen seit 70 Jahren, und das sagt schon viel aus. Ich hatte das Glück, das ich auf den Namen und das Renommée meines Vaters aufbauen konnte und deswegen hüte ich dieses Erbe und diese Reputation mit dem größten Respekt. Man kann diese Anerkennung nicht kaufen. Wenige haben sich so lange wie wir in diesem Business behauptet. Ich bin in der glücklichen Lage, großartige Jahre erlebt und für fantastische Autos rund um den Globus Käufer gefunden zu haben. Ich glaube, ich habe für viele Menschen viele Träume verwirklichen dürfen.

Fotos: Tom Shaxson für Classic Driver © 2017

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/zu-besuch-der-traumfabrik-von-duncan-hamilton
© Classic Driver. All rights reserved.