

IN SEINER SCHEUNE
BEFINDEN SICH EINIGE DER
SELTENSTEN PORSCHE RENNWAGEN
GROSSBRITANNIENS. ZU
SEINEN KUNDEN ZÄHLEN
POPSTARS UND KÖNIGE. MIT VIEL
LEIDENSCHAFT UND LIEBE
ZUM DETAIL HAT SICH LEE
MAXTED-PAGE AUF DEM LAND EINEN
TRAUM VERWIRKLICHT.

Der Glücklichermacher



AUTORIN **LENA SIEP** FOTOGRAFIE **PATRICK GOSLING**

MAG ES GERN UNAUFFÄLLIG: LEE MAXTED-PAGE VOR SEINER SCHEUNE MIT DEM LEGENDÄREN PORSCHE SAMSON-KREMER RSR VON 1973. EINE DER 20 RARITÄTEN, DIE DERZEIT ZUM VERKAUF STEHEN.

PORSCHE

Kleinode im Geheimlabor: Lee Maxted-Page hat eine Nase für seltene Fundstücke. Ein halbes Jahrhundert Porsche Geschichte steht fein säuberlich aufgereiht auf 1.200 Quadratmetern. »Die Autos finden ihren Weg zu uns«.





E

Eine staubige Landstraße irgendwo in Nord Essex. Links und rechts von der Sonne beschienene Felder so weit das Auge reicht. Vor uns ein verblichenes Holzgatter mit einem einsamen Briefkasten. Darauf steht in simplen handgeschriebenen Lettern ein Name: Lee Maxted-Page. Hier sollen sie also zu finden sein, einige der seltensten Porsche Kleinode auf der britischen Insel. Kaum vorstellbar, dass sich auf dem Grundstück dahinter, einer einfachen Farm mit Pferdekoppeln, Traktoren, Mähmaschinen und Hühnern metallene Werte in Millionenhöhe verbergen. Wir sind gespannt.

Lee Maxted-Page ist ein schlanker, behutsam auftretender Mann. »Understated« ist nicht nur sein Auftritt, sondern das Motto seines gesamten Busi-

ness. »Wir mögen es unauffällig«, sagt er, der die kleine Farm in der Nähe des Flughafens Stansted vor über 15 Jahren erstand und daraus eine der Top Anlaufstellen für Porsche Sammler weltweit machte. Der klassische »Scheunenfund« neu interpretiert. Als er die Türen zu einer der drei Lagerräume neben den Koppeln öffnet, strahlt von innen der Glanz eines halben Porsche Jahrhunderts nach draußen. Der Anblick erinnert an Q's Geheimlabor aus den James Bond Filmen. Im gleißenden Licht der Neonröhren stehen sie auf weißen Kacheln sorgsam aufgereiht: Frühe 356er, die aussehen als seien sie soeben vom Band gelaufen. Makellose Gruppe C Porsche. 3 Liter Carreras aus dem International Race of Champions, von denen 1973 nur 15 gebaut wurden, neben einigen, nicht minder gesuchten 2.7 911ern. Einer der beliebten 934 Jägermeister-Kremer RSR aus der legendären Gruppe 4. Lebendige Geschichte, die vor uns atmet und noch immer nach Schweiß, Öl und Sehnsucht riecht. Erinnerungen, die unverkäuflich erscheinen. Und doch. Man reibt sich ungläubig den Landstraßenstaub aus den Augen.

»Warum gerade Musiker alte Porsche lieben, habe ich mich noch nie gefragt. Vielleicht gefällt ihnen der Sound der Motoren.«

Einen Tee vielleicht? Gerne. Erst einmal setzen. Das Büro von Lee Maxted-Page ist verglast und hochmodern. Hinter ihm stehen mehrere Regale, bis zur Decke gefüllt mit Fachliteratur. Der Blick stets auf die ca. 20 Fahrzeuge gerichtet, die derzeit bei ihm zu Verkauf, Restaurierung und Wartung stehen. Hier drinnen, wo nichts mehr an Scheunenflair erinnert, sitzt Lee den Aga Khans dieser Welt gegenüber. Seine Kundschaft reicht von europäischen Königshöfen bis zu britischen Popstars. Als Lee vor zehn Jahren entschied, sich ausschließlich auf den Handel mit historischen Porsche Fahrzeugen zu spezialisieren, war dies eine Marktlücke. Für den passionierten Autohändler nicht nur eine geschäftliche Entscheidung. »Ich bin immer 911 gefahren, seit ich 20 Jahre alt war. Wenn man einmal einen luftgekühlten Porsche erlebt hat, dann gibt es nichts anderes mehr«, sagt er. Die Spezialisierung auf seltene Rennfahrzeuge war ebenfalls eine Entscheidung aus Leidenschaft. Viele der originalen Werksfahrzeuge fanden bereits ihren Weg auf die verträumte Farm in Essex, darunter nicht nur einige Martini Rennwagen wie das weltberühmte Chassis R6, Gewinner der Targa Florio 1973.

Sowieso ein Schicksalsjahr für Lee Maxted-Page. Kein Händler weltweit hat im Laufe der Jahre mehr 1973er 2.7 Carrera verkauft als er. Aktuell steht ein 2.8 RSR zu Verkauf, für fast 3 Millionen Pfund. Der legendäre Samson-Kremer Renner ging 1973 in die Geschichte der Marke als Sieger der Europäischen GT Meisterschaft ein. Am Steuer Clemens Schickentanz, für den es der größte Triumph in seiner Karriere sein sollte. Der RSR nahm zudem zweimal bei den 24 Stunden in Le Mans teil und wurde auf dem offiziellen Rennplakaten des Grafikers Erich Strenger verewigt. Lee Maxted-Page kennt die Geschichte jedes seiner Fahrzeuge auswendig. Unbedingter Teil des Geschäfts im Oldtimer-Handel. Aber auch Passion. »Manchmal fällt es schwer, die Autos gehen zu lassen. Sie sind wie Mitglieder der Familie. Umso mehr freut es uns, wenn sie wieder zu uns finden«. Neuerdings richtet sich sein Interesse auf die Gruppe C Fahrzeuge, von denen er aktuell drei im Angebot hat. »Sie erfahren gerade ein starkes Interesse bei Teilnehmern an Oldtimer-Rennen. Im Moment sind sie noch relativ günstig, aber in einigen Jahren werden wir zurück blicken und feststellen, dass sie unerschwinglich geworden sind«, sagt Lee und man ahnt, dass er einiges Verkaufstalent besitzt.

Kein Wunder, dass Stars wie Take That Sänger Howard Donald oder der autoverrückte Jamiroquai-Frontmann Jay Kay bei ihm kaufen. Mit Howard Donald fährt Lee oft selbst Rennen. Jay Kay ist inzwischen ein persönlicher Freund, dem er bereits mehrere Fahrzeuge verkauft hat, die auch in den Videos des britischen Superstars vorkommen. Seine letzte Akquisition von Maxted-Page, ein auberginefarbener Carrera RS 2.7, war zuletzt im Musikvideo zu Jamiroquai's neuester Single Lifeline zu sehen. Darin fährt der Musiker mit seinem Auto um die Welt und streicht ihm sanft übers Dach. Ein grell oranger

911 2.8 RSR wird gerade auf der Hebebühne platziert und morgen von Liam Howlett von The Prodigy abgeholt. »Es scheint, dass Musiker den Sound alter Porsche lieben«, sagt Lee. »Vielleicht spricht der Klang der Motoren sie an«.

Neben dem Handel und der Restaurierung ist die Lagerung und Vorbereitung für Rennen ein weiterer Schwerpunkt des sechsköpfigen Teams bei Maxted-Page. Oft werden in mühsamer Kleinstarbeit Originalteile ausfindig gemacht, werden alte Rennfahrzeuge wieder auf historische FIA Spezifikation getrimmt, werden Motoren zerlegt und neu aufgebaut. Restaurierung und Konservierung sind dabei zwei völlig verschiedene Dinge. Wie in vielen Gebieten der Werterhaltung wird auch in der Autoindustrie zunehmend auf Konservierung gesetzt, das heißt, ein Auto





wird nicht zwingend in den neuwertigen Ursprungszustand zurückversetzt, sondern vielmehr liebevoll so überarbeitet, dass die Spuren der Zeit noch sichtbar und erhalten bleiben. »Der Markt entwickelt sich und die Kunden werden anspruchsvoller. Der Originalzustand wird deshalb gesuchter als Restaurierung.« Bei Maxted-Page wird alles selbst gemacht, außer die schweren Lackier- und Metallarbeiten. Die Motoren- und Getriebe Werkstätten des Familienbetriebs präsentieren sich dabei genauso klinisch und makellos wie der Rest des Lagers. Die Schubladen mit allen Schrauben und Werkzeugen sind penibel beschriftet und sortiert. In der Mitte des Raumes ist beinahe museal ein 2 Liter Rennmotor von 1965 aufgebockt, der nur noch auf den Vergaser wartet. In diesem Fall ein kleines, aber kostspieliges Detail. Seltene Einzelteile wie die Solex-Vergaser von 1966 bekommt man nämlich selten unter 10.000 Dollar. Doch Lee Maxted-Page ist überzeugt: Die Restaurierung eines solchen Autos ist eine Investition, keine Ausgabe«.

Es kommt vor, dass Maxted-Page einige seiner Raritäten an das Porsche Museum und andere Institutionen verleiht, da sie weltweit einzigartig sind. Als der damals noch unbekannt Porsche Händler das erste Mal nach Stuttgart fuhr, um sich vorzustellen, wollte man seinen Ohren zunächst nicht trauen, als der Brite erzählte, welch seltenes Stück er bei sich stehen habe. Lee lächelt verschmitzt und erhebt sich. Seinen Tee in der Hand führt er uns in die nächste Scheune. Auch hier ein einfaches Tor, welches er schwungvoll öffnet. Als die Neonröhren mit einem hörbaren Summen bis in die letzten Ecken flackern, gefriert uns trotz sommerlicher Temperaturen das Benzin in

Maxted-Page hat mehr 2.7 RS Carrera verkauft als irgendein anderer Händler weltweit. Nur 1,500 Einheiten wurden ursprünglich gebaut. In Essex kommen Liebhaber des Entenbürzels auf ihre Kosten.

den Adern. Von makellosen Tüchern bedeckt, treten nach und nach die Silhouetten weiterer großer Porsche-Ikonen der Vergangenheit hervor. Hier verwahrt Lee die Kleinode seiner besten Kunden, einer Privatsammlung. Ein Tuch wird beiseite geschoben und zutage tritt die prägnante Frontleuchte eines rot-weißen 917K. Das Auto, das 1970 den ersten Le-Mans Gesamtsieg für Porsche holte. Chassis Nummer 917-023. Während wir noch unsere Kiefer einrenken, lächelt Lee verschmitzt. »Als wir bei Porsche geladen waren, stand ein Modell dieses Fahrzeugs im Regal des Meeting-Raums in Stuttgart. Und wir sagten, wir haben dieses Fahrzeug. - Sie meinen, ein Modell davon? - Nein, das Original«.

1/1 Porsche AG

172029961