„Die etablierten Hersteller von Vorkriegsreifen verstehen die Fahrwerke von alten Autos nicht.“

Auto-Biografie

JULIAN, GIB GUMMI!

Millionärssohn, Exzentriker, Mechaniker, Rennfahrer und Reifenfabrikant: Julian Majzub hat sein Erbe angetreten, um es zu verwalten. Das geht weit über Idealismus hinaus und wird zu einer eigenen Philosophie

Er müsse das nicht machen, sagt Julian Majzub. „Wenn einer bessere Reifen zum gleichen Preis anbietet, hör ich auf der Stelle auf und kauf die besseren.“ Aufs Fahren kommt es ihm an, er will seine Autos artgerecht halten, und das heißt nicht: ins Fahrerlager trailern, von Lakaien abladen lassen und ein Wochenende lang zur Schau stellen wie ein Heiligtum. Nein! Artgerecht, das heißt: eine vertrackte Bergrennstrecke hochdonnern, dass den Zuschauern Hören und Sehen vergeht. Oder bei strömendem Regen mit dem Vorkriegs-Bentley über die verschlungenen Nebenstraßen von Gloucestershire rumpeln. Oder beim Oldtimer-Grand-Prix Duelle ausfechten, wie sie vor 50 Jahren ausgefochten wurden.

Wer mit Julian Majzub spricht, kommt schnell zum Ende des Small Talks und stößt in beinahe philosophische Bereiche vor. Majzub beschäftigt sich mit Autos, seit er laufen kann, und fährt Rennen, seit er starten darf, also seit dem 17. Geburtstag. Nein, keine Kartrennen, er fährt die Autos seiner Familie, und das ►

◄ Majzub hat keine Mechaniker. Er macht seine Autos mit eigenen Händen rennfertig

▼ Ein Maserati 26M, Baujahr 1931. Dieses Auto gab den Anstoß zur Gründung von Blockley Tyres

FOTOS: LIONEL DERIMAIS (3)

► **Julian Majzub im Blockley-Versandzentrum: „Der schönste Reifen, den man auf einen 911 ziehen kann“**

▼ **Ein 1927er Bentley 4 1/2 Litre als Alltagsauto – sehr gute Reifen sind unabdingbar**

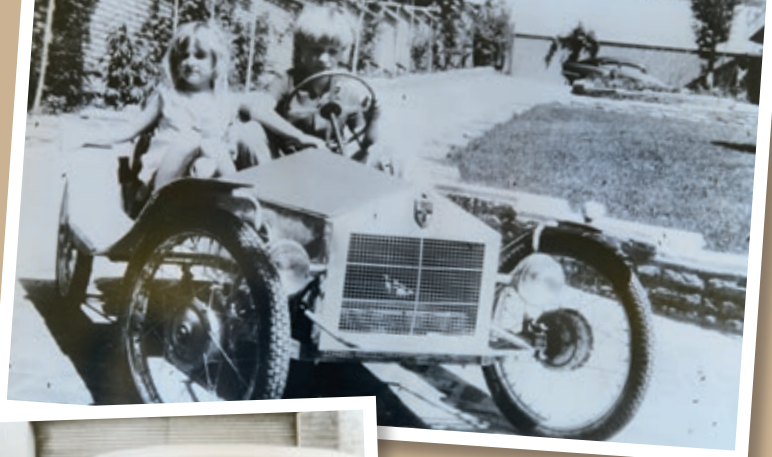
sind Klassiker – in dem Sinne, wie man das Wort in England versteht: gebaut vor 1940.

Preziosen! Wo kommen die her? Der Vater hat den Grundstock zusammengetragen. Fuad Majzub war erfolgreicher Finanzfachmann in Teheran mit starken Verbindungen nach England und einem Faible für alte Autos zu einer Zeit, als die noch ein charmantes Hobby von Exzentrikern waren. Damals standen Dreiliter-Bentley auf Gebrauchtwagenhöfen, 30 Jahre alt und völlig altmodisch, mitzunehmen für den Preis eines gebrauchten Kleinwagens. Der Vater starb früh und hinterließ der Familie einige Autos, die sich nie unter das Wort „Sammlung“ zwingen mussten. Warum auch? Es sind keine Wertanlagen. Man muss sie bewegen, sonst werden sie sauer und sinnlos.

Julian Majzub, geboren 1959 in England, aufgewachsen in Teheran, später zurückgekehrt ins Haus der Familie in Gloucestershire – sein Leben spielt sich zwischen seinem Arbeitszimmer und der Scheune ab. Ersteres war früher das Wohnzimmer seines Hauses und beherbergt heute neben einem Zeichentisch eine Sammlung „allerfeinster Mechanismen“, wie er es nennt, eine Galerie alter Zündmagneten zum Beispiel oder die Stirnverkleidung aus dem Motor eines Delage 2 LCV von 1925. Eine Kaskade von Zahnrädern steckt an dem Stück Aluguss, aber um das zu verstehen, muss man in die Scheune …

… und findet dort das dazugehörige Auto und die Flamme, die in Julian Majzub brennt. Unter der Haube des Delage prangt ein DOHC-V12 mit zwei Kompressoren. Welche Schönheit! Mechanik als Kunstwerk. Die Stirnräder im Arbeitszimmer stammen von einem anderen Delage-V12. Leider sind sie kaputt, der Besitzer hätte gern Ersatz. Woher nehmen? Julian Majzub bereitet eine Nachfertigung vor. Einfach ist das nicht, sagt er, aber es geht. Neben dem Delage steht ein Panhard von 1895. Bizarr und abwegig? Im Gegenteil: „Den habe ich in einem Museum in Frankreich gesehen, und dann ging er mir nicht mehr aus dem Kopf. Ein Auto aus den frühesten Jahren der Autoindustrie.“

Majzub liebt die Technik, aber mindestens genauso den Atem der Jahrzehnte und die Historie, die sich um ein Auto rankt. Noch ein Beispiel: Vor der Scheune steht ein Maserati Tipo 26M, dessen Überholung in der Zeit ums Millenniumsjahr den Anstoß gab zur Gründung von Blockley Tyres. Majzub fand nämlich keine passenden Reifen: „Es gab nur ein paar Standardgrößen für Vorkriegsautos, die Reifen waren ►



▲ **1967** Julian (8) am Steuer seines ersten Autos, vom Vater gebaut

▲ **1960** Julian, Vater Fuad und sein 1955er Buick, zugelassen in Teheran

FRÜHKINDLICHE PRÄGUNG

■ Wer von Anfang an so intensiv mit Autos in Berührung kommt, dem schlägt ein Viertakt-Herz in der Brust. Dazu kommt ein heller Kopf, dem ganz eigene Gedanken entspringen.

► **1979** Mit einem Special, gebaut 1937 von Jaguar-Motorenentwickler Walter Hassan

◄ **1961** Der Familien-Buick auf der Wartungsbühne. Julian (2) schraubt mit

▼ **1980** Julian in einem alten Formel-2-Auto, sein Vater besorgt die Abstimmung

◄ Wenn Sie Gloucestershire besuchen, könnte Ihnen dieser Anblick drohen. Überholen sinnlos

FOTOS: LIONEL DERMAIS (9)

„Wie viel Fleisch muss in einer Frikadelle sein, damit sie ein Burger ist? Ich will 100 Prozent!“

schlampig gebacken in ausgelutschten Formen, die Profile falsch, nichts stimmte.“

Die etablierten Hersteller hatten kein Interesse an Vorkriegsreifen. „Für die ist der Besitzer eines Klassikers ein alter Knacker, der nur selten fährt, und dann langsam. Straßenlage? Guten Grip? Braucht der nicht. Ich habe versucht, ihnen beizubringen, dass diese Autos gern mal in den Grenzbereich getrieben werden und dass man als Fahrer dann gern einen zuverlässigen Reifen hätte. Die wussten überhaupt nicht, was ich von ihnen wollte. Niemand, der Reifen für Vorkriegsklassiker herstellt, fährt sie selbst!“ Majzub ließ nicht nach und bekam schließlich von einem Hersteller ein Hau-ab-Angebot: „Die wollten mir einen Satz machen, aber für einen Preis, dass ich dachte: Für so viel Geld kann ich mir die Reifen selbst herstellen. Und andere haben auch was davon.“

Das ging freilich nicht von heute auf morgen, es brauchte vielerlei Recherchen, bis er das historisch korrekte Profil für die frühen Dreißiger fand, die passenden Maße, Materialien, Gussformen. Seine 5.00-19er, erhältlich seit 2002, erfüllten tatsächlich Majzubs hochgesteckte Erwartungen. Und bald kamen andere Größen hinzu, die sich inzwischen in einem beeindruckenden Katalog versammelt haben.

So einfach geht das? Warum nicht?, sagt Majzub. Man braucht technisches Verständnis, das hat er als studierter Ingenieur, man braucht Sorgfalt in der Recherche und Ausführung und ein bisschen Vertrauen in die Arbeit der Vorfahren: „Die Leute waren früher nicht dumm. Man muss die Dinge so machen, wie sie früher gemacht wurden, nimmt dazu moderne Werkstoffe, und dann bekommt man was sehr Gutes.“

Bald kamen Besitzer von Nachkriegsautos, die der Kompromisse überdrüssig waren. Blockley hat jetzt das Format 185/70 VR 15 im Programm, ein klassischer Porsche-Reifen: „Besonders beim frühen 911 kommt es entscheidend auf den Reifen an, so weit wie da der Motor hinten raushängt.“ Inzwischen hat er speziell für die deutsche Kundschaft einen Gürtelreifen im Format 235/60 VR 13 aufgelegt, erhältlich unter www.reifen-technik.eu, damit frisierte Capri I und Manta A wieder die richtigen Reifen unter ihre Backen bekommen.

Die großen Hersteller waren natürlich nicht erfreut. Julian Majzub deutet allerhand Schläge unter die Gürtellinie an, die er wegstecken musste. Aber andererseits: Er ist leidenschaftlicher Rennfahrer, also will er gewinnen, auch als Underdog, und das ist ein Bonus beim Reifenmachen. Ein großer. 15 Jahre an der Spitze des Feldes, das ist seine schönste Belohnung.

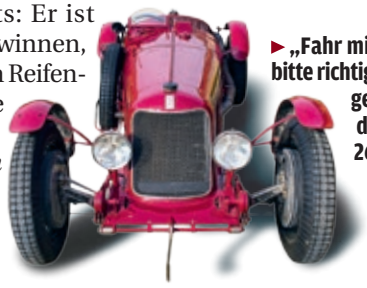
Till Schauen

▲ „Dieser 1895er Panhard hat die Welt verändert. Ziemlich cool!“

◄ Delage-Rennwagen von 1925 mit DOHC-V12: Technik an der Grenze zum Kunstwerk

▼ Auf diesen Blättern entsteht ein neuer alter Reifen in der obskuren Größe 33 x 5. Wird kein Verkaufshit – egal!

▲ Einst Wohnzimmer des Familiensitzes, jetzt ein Zeichenstudio. Hier entsteht derzeit ein alter Delage-V12 neu



► „Fahr mich, fahr mich! Aber bitte richtig!“ Man muss nur genau genug hinhören, um die Bitte eines Maserati 26M zu verstehen

FOTOS: LIONEL DERMAIS (6)