

Selbstbefriedigung: Alle tun es und keiner redet darüber

SCHWEIZER

WOOCHE

Nr. 41 • 9. Oktober 1996 • Fr. 3.50


DAS INFOMAGAZIN FÜR DAS MODERNE LEBEN

Gut in Form
**So finden Sie
das beste
Trainingscenter**

Frisch, fit und kein bisschen fad
Die neuen Alten

Die Schauspielerin Lauren Hutton (53):
mit jedem Jahr schöner, besser und
selbstbewusster.

In der Lu



Es liegt schon Stunden zurück, dass Peter Keist das Gefühl hatte mit seiner Arbeit fertig zu sein. Seither hat er nichts anderes getan, als mit einem weichen Lappen ein Holzbrett zu polieren. Das Brett ist längst sauber. Aber darum geht es nicht. Es glänzt auch schon so, dass er sich darin spiegeln kann. Aber selbst darum geht es hier nicht.

Irgendwann beim monotonen Reiben, beim Betrachten der schönen Maserung des Holzes, hat Peter Keist aus Oberbuchsitzen SO die Erkenntnis, nein, die Erleuchtung gefunden: «Ich beginne zu verstehen, was die Arbeiter von Rolls-Royce antreibt. Sie sagten mir immer wieder, sie seien nicht an Qualitätsnormen interessiert. Hier gelte einzig die Perfektion.»

Peter Keist hat sich gewünscht, während einer Woche im Nirwana des Automobilbaus arbeiten zu dürfen. Stolz wie ein Pfau steht er da, bekleidet mit einer geliehenen Werksschürze, und poliert Holz. Er bekommt keinen Lohn für seine Arbeit und ist dennoch glücklich. Er gerät beinahe in Verzückerung, als er begreift, dass nur stundenlanges vorsichtiges Polieren das Holz so zum Glänzen bringt, dass es später, als Armaturenbrett eines Rolls-Royce oder Bentley, jahrzehntelang nichts von seiner Schönheit einbüsst.

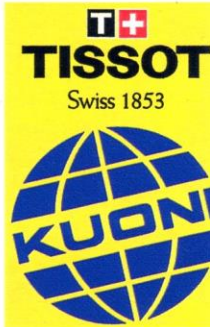
Dass Keist angesichts der handgefertigten Limousinen, Cabrios und Coupés zu solch inniger Begeisterung fähig ist, erstaunt selbst seinen Reisebegleiter Angelo di Martino von der Basler Rolls-Garage Wederich & Dona. Peter Keist sammelt Rolls-Royce und Bentley. Als Student besitzt er nicht die Mittel sich ein echtes Auto zu leisten. Deshalb kauft er sich einstweilen alle Modelle der kostbaren Vorbilder, deren er habhaft werden kann. Und er kennt die Originale, weiss alles, was es in Büchern darüber nachzulesen gibt. Peter Keist ist auch Mitglied des Schweizer Rolls-Royce-Clubs – obwohl er an den Ausflügen nur teilnehmen kann, wenn er bei einem Wagenbesitzer mitfahren darf.

Aber das bekümmert ihn in der englischen Kleinstadt Crewe, nahe der Grenze zu Wales, nicht mehr. Anfänglich hatte Peter Keist sich ein wenig bang gefragt, ob seine Schulkenntnisse in Englisch ausreichen würden. Ob er wohl fähig sei, auch die Finessen der Worte seiner Lehrmeister bei Rolls-Royce ausloten zu können, oder ob ihm kostbare Information aus erster Quelle entgehen würde. Schon bald verfliegt seine Sorge. Er fühlt sich aufgenommen und saugt gierig die Atmosphäre in den riesigen Hallen der



XUSSchmiede

Peter Keist studiert
Mathematik. Für eine
Woche wollte er der
Welt der
Zahlen ent-
fliehen, um



bei Rolls-Royce im
englischen Städtchen
Crewe Luxuslimousi-
nen bauen zu helfen.
Seinen Traumjob auf
Zeit hat er im Wettbe-
werb von Tissot und
der Schweizer WOCHE
gewonnen.



Abwechslungsreiche Arbeitswoche in den heiligen Hallen britischer Ingenieurskunst: Starproduzent Dennis Jones (Foto ganz rechts) zeigt Peter Keist, wie der markante Kühler eines Rolls-Royce (siehe auch grosses Bild links) zusammengelötet wird.

Autofabrik ein. «Fabrik ist nicht das korrekte Wort», sagt Peter Keist nachdenklich, «hier wird praktisch alles von Hand gemacht. Eigentlich ist es schon eher eine Manufaktur.»

Tatsächlich fühlt man sich in diesen heiligen Hallen britischer Ingenieurskunst nicht wie in einer modernen Fabrik. Es gibt bei Rolls-Royce keine Roboter, wie sie die japanischen Autobauer so sehr lieben. Noch nicht einmal den Ankauf eines Fliessbands hielten die Briten bislang für opportun. «Wir hatten vor ein oder zwei Jahren einen Roboter für einen bestimmten Arbeitsgang im Motorenbau gekauft», erinnert sich Chris Ladley, Pressesprecher des Werks, dunkel. Der Blechkamerad steht heute irgendwo auf dem Werksgelände herum, wird aber nicht mehr eingesetzt. Nicht etwa, weil die Maschine mangelhaft gearbeitet hätte, sondern skurrilerweise weil sie zu schnell war. Chris Ladley: «Hinter dem Roboter stauten sich plötzlich halbfertige Motoren. Wir wollen die Handfertigung unserer Wagen aber be-



wusst nicht beschleunigen, weil sonst die Qualität leiden könnte.»

Anders als bei anderen Autobauern ist bei Rolls-Royce unchristliche Hast nicht angebracht. Die Arbeiter von Rolls-Royce bauen rund 30 Fahrzeuge pro Woche. Die Jahresproduktion beläuft sich also auf etwa 1560 Autos. Mehr kann Rolls-Royce nicht verkaufen. Die Beschleunigung der Produktion würde also nur zu teurer Lagerhaltung führen.

So hilft Peter Keist mit, die auf Rollgestelle montierten Karossen gemächlich,



«Mich fasziniert die Perfektion»

aber sorgfältig von einer Produktions- und Montagegruppe zur nächsten zu verschieben. «Im ersten Moment sieht alles ein wenig tagträumerisch aus», bemerkt er fast entschuldigend. «Dennoch läuft alles nach einem ausgeklügelten Zeitplan ab.»

Dass die Arbeiter sich reichlich Zeit für ihn nehmen, beeindruckt Peter Keist besonders. Einer der Stars der Rolls-Royce-Produzenten ist Dennis Jones, der den markanten Kühler der Marke lötet und poliert. Der Kühler wird vollständig in Handarbeit gefertigt. Er gilt bei Rolls-Royce beinahe als Kunstwerk. Entsprechend ist er der einzige Bestandteil des Autos, der signiert wird: Auf der Innenseite jedes Kühlers sind die Initialen des herstellenden Mechanikers eingeschlagen.

Peter Keist lernt bei Dennis Jones den Umgang mit den feuergeheizten LötKolben



Ein Rolls-Royce entsteht in Handarbeit.

(elektrische kühlen zu schnell ab). Er näht den Lederkranz eines Bentley-Steuerrads und hilft, aus den Kuhhäuten die für die Sitze benötigten Stücke auszustanzten.

Und dann holt ihn die moderne Zeit doch noch ein. Die Qualitätskontrolle der komplizierten Sitze läuft nach einem speziellen Computerprogramm ab. Der Sitz befindet sich dabei auf einem Prüfstand und wird wie von Geisterhand in alle denkbaren Positionen gefahren.

Am Ende steht Peter Keist neben den Ergebnissen seiner Arbeit: In der Abfertigungshalle stehen die Luxuswagen Parade. Keist putzt Scheiben blank, sieht sich den fast hundert Seiten dicken Ordner durch, der als «Checklist» für die Endkontrolle dient, und grinst verlegen, als einer seiner Kollegen auf Zeit hinten ruft: «Jetzt musst du dir bloss noch einen mit der richtigen Farbe aussuchen, Peter.»

THOMAS KOHLER (TEXT UND FOTOS)

Schweizer WOCHEN: Peter Keist, weshalb sind Sie von den Autos von Rolls-Royce und Bentley so fasziniert und seit wann?

Peter Keist: Die Autos der Marke gefallen mir schon seit meiner Kindheit. Heute imponiert mir die Idee, ein Auto praktisch auf Lebenszeit zu bauen. Rolls-Royce schafft keine Wegwerfprodukte, die einer Mode oder einem schnellen Wandel unterworfen sind. Dieses Konzept der Dauerhaftigkeit – und damit verbunden der Qualität – gibt es heute leider bei Gütern des täglichen Bedarfs fast nirgendwo mehr.

Was bedeutete für Sie der Wunschtraum bei Rolls-Royce zu arbeiten?

Ich hätte als Privatperson nie die Möglichkeit gehabt so ins Werk zu gelangen. Das war fantastisch. Da ging für mich wirklich ein Traum in Erfüllung. Die einzige Möglichkeit, in die Fabrik zu kommen, wäre wohl, eines der Autos zu kaufen – und dazu fehlt mir das Geld. Ich hatte nie damit gerechnet, einmal einen solchen Einblick ins Werk von Rolls-Royce gewährt zu bekommen.

Was war das eindrucklichste Erlebnis während dieser Woche?

Schwierig zu sagen. Denn eigentlich war die ganze Woche ein Abenteuer. Das Eindrucklichste für mich war die Einstellung der Arbeiter. Ich konnte zu ihnen gehen und sie in ein Gespräch



In seine Traumarbeit vertieft: Preisgewinner Peter Keist.

verwickeln. Ich konnte ohne weiteres eine halbe Stunde oder auch eine Stunde lang mit ihnen diskutieren ohne dass sie mich weggeschickt hätten. Sie sitzen nicht einfach nur stur bei ihrer Arbeit. Diese Einstellung hat mich sehr beeindruckt.

Was haben Sie Besonderes gelernt?

Zum Beispiel wie man einen der berühmten Kühlergrills zusammenlötet. Oder bei der Holzverarbeitung: wie das Holz geschliffen werden muss, damit es schön plan wird, wie es zu polieren ist, damit es so richtig nach Rolls-Royce-Standard glänzt. Ich habe stundenlang an der Werkbank das Holz eines Armaturenbretts schleifen können. Dabei wurde mir gezeigt, wie die Arbeiter von Rolls-Royce nicht bloss gute Arbeit leisten wollen, sondern dass das angestrebte Ziel immer die Perfektion sein muss – nicht mehr und nicht weniger.

Wenn Rolls-Royce Ihnen einen Job angeboten hätte, wie hätten Sie reagiert?

Ich hätte sofort angenommen. Ich weiss sogar schon, in welcher Abteilung ich arbeiten würde. Ich wäre gerne Instruktor der werkseigenen School of Instruction. Da arbeiten Techniker, die die Spezifikationen der neuen Rolls-Royce- und Bentley-Modelle herausfinden, diese dann in Ordnern festhalten und sie den für Rolls-Royce arbeitenden Mechanikern rund um die Welt weitergeben. Sie reisen also häufig in verschiedene Länder und bilden diese Mechaniker und Vertreter im Umgang mit den neuen Wagen aus. Das ist ein sehr interessanter Job. Bedingung ist allerdings, dass man zuerst im Werk eine Lehre macht, dann eine gewisse Zeit dort arbeitet. Erst dann kann man in diese School of Instruction aufgenommen werden. Diese Instrukto-ren sind immer die besten Leute von Rolls-Royce.