

Frankfurter Allgemeine

Magazin

AUGUST 2017
AUTO SPEZIAL

**NICO
ROSBERG**

**DIE DEUTSCHEN
LIEBEN IHRE
AUTOS TROTZDEM**

**MANAL AL-SHARIF
FUHR EINFACH
IN DIE FREIHEIT**

**CRO WIRD
SEINE G-KLASSE
NIE VERGESSEN**



CHANEL

www.chanel.com CHANEL-Kundenservice - Tel. 01801-24 26 35 (3,9 Ct/Min, aus dem Festnetz, max. 42 Ct/Min, aus Mobilfunknetzen).



BITTE MAL ÖLEN

Ich weiß, ein Automagazin in dieser Autokrise zu machen – das ist journalistisch gesehen natürlich Wahnsinn. Andererseits: Was man von Kartellabsprachen der Hersteller und Abschaltvorrichtungen bei Dieselfahrzeugen zu halten hat, das weiß man aus dem Wirtschaftsteil dieser Zeitung. Wir treten also für dieses Heft einen Schritt zurück: Was fasziniert die Menschen eigentlich so sehr an Autos? Die Auto-Manager, die sich in wenigen Wochen auf der IAA in Frankfurt treffen, müssen sich diese Frage stellen, damit sie weiterkommen. Mercedes-Benz macht das zum Beispiel aus Anlass der Automesse mit der „me Convention“ in Zusammenarbeit mit der Trendkonferenz South by Southwest (SXSW). Es ist höchste Zeit. Denn es kann nicht so weitergehen mit dem Schneller, Höher, Breiter. Der typisch deutsche Drang, besser zu sein, verführt zu ungunstigen Strategien. Die Frage ist nicht: Wie können wir noch mehr PS unter die Haube bringen? Wie können wir Abgaswerte gering erscheinen lassen? Wie können die Modelle noch bulliger wirken? In der Umfrage, die das Institut für Demoskopie Allensbach für dieses Heft gemacht hat, geben 68 Prozent der Befragten an, dass sie beim Thema Auto an Umweltverschmutzung denken. Die meisten sind sogar für Umweltzonen in den Städten. Die Frage also ist: Was wollen die Menschen? Prominente, die von ihren ersten Erfahrungen auf vier Rädern berichten, zeigen zum Beispiel, dass die im doppelten Sinn auto-biographische Dimension wichtig ist. Nico Rosberg, der inzwischen aus dem großen Rennen ausgestiegen ist, kann es mittlerweile freier beurteilen – und kommt unter der Sonne Kaliforniens auf alternative Gedanken. Die kleine Theorie des Cabrios unseres Lieblingssoziologen, die wir in diesem Heft ebenfalls drucken, entdeckt die kindlichen Freuden beim Fahren mit offenem Verdeck. Und wie Rudolf Diesel auch mit geometrischen Formen die Idee für seinen Motor gewann – das zeigt, dass Deutschland auch wegen des mathematisch-technischen Ehrgeizes zur Autonation wurde. Am tiefsten aber lässt die Geschichte von Manal al-Sharif blicken: Sie fuhr in Saudi-Arabien einfach los und musste deshalb arge Repressionen erleiden. Diese mutige Araberin, die im australischen Exil lebt, weiß besser als die meisten Manager, was Autos eigentlich bedeuten. *Alfons Kaiser*



BVLGARI

ROMA

SERPENTI

BVLGARI.COM #BULGARIMAGNIFICENTTALES

Verantwortlicher Redakteur:
Dr. Alfons Kaiser

Redaktionelle Mitarbeit:
Prof. Dr. Tilman Alkert, Holger Appel, Dr. Reiner Burger, Dr. Marco Dettweiler, Ariane Dreisbach, Leonie Feuerbach, Stephan Finsterbusch, Dr. Stephanie Geiger, Martin Gropp, David Klauert, Hans-Heinrich Pardey, Dr. Thomas Petersen, Boris Schmidt, Friedrich Schmidt, Peter-Philipp Schmitt, Bernd Steinle, Dr. Lukas Weber, Jennifer Wuebking, Michael Wittershagen

Bildredaktion:
Christian Matthias Pohlert

Art-Direktion:
Peter Breul

E-Mail Redaktion:
magazin@faz.de

Alle Artikel werden exklusiv für das „Frankfurter Allgemeine Magazin“ geschrieben. Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main.

Eine Verwertung dieser urheberrechtlich geschützten Redaktionsbeilage sowie der in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen, besonders durch Vervielfältigung oder Verbreitung, ist – mit Ausnahme der gesetzlich zulässigen Fälle – ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Besonders ist eine Einspeicherung oder Verbreitung von Inhalten aus dem Frankfurter Allgemeinen Magazin in Datenbanksystemen, zum Beispiel als elektronischer Pressepiegel oder Archiv, ohne Zustimmung des Verlags unzulässig.

Sofern Sie Artikel dieses Magazins nachdrucken, in Ihr Internet-Angebot oder in Ihr Intranet übernehmen, speichern oder per E-Mail versenden wollen, können Sie die erforderlichen Rechte bei der F.A.Z. GmbH erwerben unter www.faz-rechte.de. Auskunft erhalten Sie unter nutzungsrechte@faz.de oder telefonisch unter (069) 75 91-29 85.

Redaktion und Verlag:
(gleichzeitige Anschrift für die im Impressum genannten Verantwortlichen und Vertretungsberechtigten)
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH
Hellerhofstraße 2-4
60327 Frankfurt am Main

Geschäftsführung:
Thomas Lindner (Vorsitzender)
Burkhard Petzold

Verantwortlich für Anzeigen:
Ingo Müller

Leitung Anzeigenverkauf Frankfurter Allgemeine Magazin:
Kerry O'Donoghue, E-Mail: media-solutions@faz.de

Produktionsleitung:
Andreas Gierth

Layout:
Verena Lindner

Einzelhefte können zum Preis von € 5,- bei media-solutions@faz.de bezogen werden.

Druck:
Prinovis GmbH & Co. KG – Betrieb Nürnberg
Breslauer Straße 300, 90471 Nürnberg

TISSOT CHRONO XL.
A 45MM CASE.



T + TISSOT

#ThisIsYourTime

TISSOTWATCHES.COM
TISSOT. INNOVATORS BY TRADITION



MARTIN GROPP hat noch nie so viele Elektroautos gesehen wie vor zwei Jahren, als er für diese Zeitung zwei Monate in San Francisco arbeitete. Seither fallen dem Wirtschaftsredakteur auch hierzulande immer öfter elektrisch angetriebene Modelle auf. Dass Elektromobilität kein rein amerikanisches Phänomen ist, zeigen seine Porträts von vier E-Auto-Pionieren (Seite 28). Gropp selbst übrigens erkundete die Stadt damals per Rad.



FRIEDRICH SCHMIDT kennt das Gefühl eigener Untermotorisierung gut: Vor dem Fenster des Russland-Korrespondenten dieser Zeitung braust Putin mit Entourage kremlwärts, und auch im Moskauer Stadtverkehr ist mit seinem in Ehren angejahrten Kombi kein Blumentopf mehr zu gewinnen. Für die Mercedes-Geschichte in diesem Heft hat er sich dennoch oder deshalb mit Autos befasst, deren Türen sich für ihn, wenn überhaupt, nur fürs Probesitzen öffnen (Seite 24). Oder bei Recherchen.



MARCUS KAUFHOLD arbeitet seit mehr als 25 Jahren für diese Zeitung. Das Nutzfahrzeug des Fotojournalisten ist ein alter Mercedes, Baujahr 1991, mit 433.000 Kilometern – der perfekte Wagen für den Termin im Oldtimer-Waldfriedhof von Michael Fröhlich (Seite 20). „Das wird der kommende Klassiker“, sagte Fröhlich begeistert. „Unbedingt behalten!“

FOTOS: HELMUT FRICKE, BERNHARD BIEBER, PRIVAT (3)

MITARBEITER

MICHAEL WITTERSHAGEN hat Nico Rosberg schon an vielen Orten interviewt – an der Rennstrecke, im Museum, auf dem Rücksitz einer Limousine. Das blieb ihm besonders in Erinnerung, weil der Fahrer damals jede Serpentine wie ein Rennfahrer nahm. Diesmal war es acht Uhr morgens, als Rosberg von San Francisco aus in Frankfurt anrief. Er war gerade in einem Tesla unterwegs – und erzählte von den Eindrücken (Seite 14), die er in Kalifornien vom Autofahren der Zukunft gesammelt hat.



ARIANE DREISBACH hat einen Führerschein, aber kein eigenes Auto. Deswegen hat es die Fünfundzwanzigjährige besonders interessiert, was Prominente über ihr erstes Auto zu erzählen haben (Seite 38). An diese Geschichten von Freiheit und Abenteuer denkt die Studentin und angehende Journalistin wehmütig zurück, wenn sie abends an der Station Galluswarte auf die S-Bahn wartet. Nicht ganz so heldenhaft wie Cro oder Ulrich Wickert, aber zumindest ein bisschen verwegen darf sie sich auch fühlen, wenn sie an ihre Fahrprüfung zurückdenkt. Der Prüfer sagte damals: „Ich würde es begrüßen, wenn sie ihren rasanten Fahrstil ablegten.“ Bestanden hat sie trotzdem.



Mehrfacher Gewinner des TIPA-Awards

„Das beste Fotolabor der Welt“

Ausgezeichnet von den Chefredakteuren 28 internationaler Fotografie-Magazine

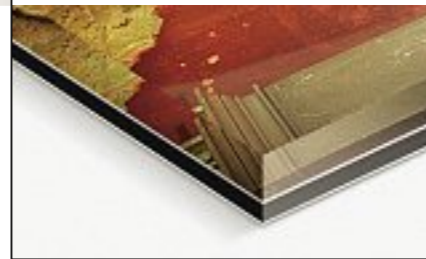


Sven Fennema, LUMAS.DE



IHR FOTO HINTER
ACRYLGLAS

ab **7,90 €**



Bringen Sie Ihre Fotografie an die Wand.
In Galerie-Qualität von WhiteWall.

Ihre schönsten Erinnerungen unter Acryl, auch gerahmt oder als Großabzug.
Hochladen und Wunschformat festlegen – sogar von Ihrem Smartphone.

WhiteWall.de
Stores in Berlin / Düsseldorf / Hamburg / Köln / München



Schaustück: Der McLaren 570 S Spider ist eine von vielen Neuheiten (Seite 30), die auf der IAA in Frankfurt die Blicke auf sich ziehen.



Aufbruch: Manal al-Sharif wehrte sich dagegen, dass sie in Saudi-Arabien nicht Autofahren durfte (Seite 32). Die Fahrt in die Freiheit führte sie nach – Australien.



ZUM TITEL

Formel-1-Weltmeister Nico Rosberg wurde im Juli in Kalifornien von Paul Ripke fotografiert.

- 19 TILMAN ALLERT
- 29 HENRIK FISHER
- 39 ULRICH WICKERT
- 48 JONATHAN ADLER
- 50 SEBASTIEN OGIER

KOPFSACHE Der Strohhut hat in diesem Sommer den Alltag erobert. *Seite 10*

RAUMFAHRT Das SUV ist auch in Deutschland zum Erfolgsmodell geworden. *Seite 34*

TANKWART Mit 1,6 Promille und mehr müssen Autofahrer zum Idiotentest. Ein Bericht. *Seite 41*

BAUHERR In Tübingen sind frühe Modelle von Rudolf Diesel entdeckt worden. *Seite 42*

NEUZEIT Zwölf Gründe, sich schon jetzt auf die IFA in Berlin zu freuen. *Seite 44*

TRETLAGER E-Biker und Radfahrer bewegen sich in verschiedenen Welten. *Seite 46*

Die nächste Ausgabe des Magazins liegt der Frankfurter Allgemeinen Zeitung am 9. September bei.
Im Netz: www.faz.net/stil **Facebook:** Frankfurter Allgemeine Stil **Instagram:** @fazmagazin

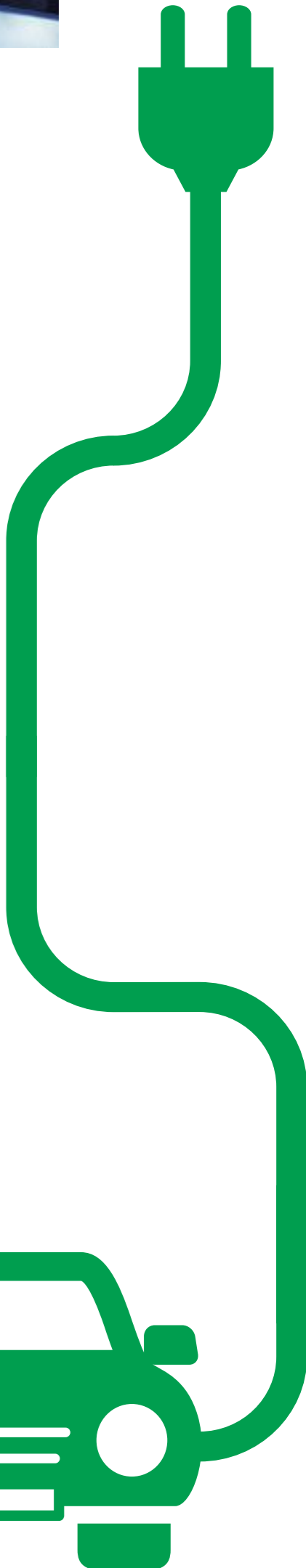


Kunst oder Krempel: Ein Auto-Liebhaber aus Düsseldorf lässt 50 Oldtimer aus seinem Geburtsjahr (Seite 20) im Wald verrotten.

FOTOS: MARCUS KAPFOLD, TAMARA VON HINSKOCHE/ULUJAF, HERBSTELLER



Ladehemmung: Viele Deutsche sind noch skeptisch in Sachen Elektromobilität. Das zeigt eine Allensbach-Umfrage (Seite 26) in der Autonation.



PRÊT-À-PARLER



1



2



3

ALS WÄRE SOMMER GLEICH FERIEN

Der Sonnenschutz des Sommers 2017 hat nicht nur einen UV-Filter. Er ist auch aus Stroh, zum Beispiel von der Modemarke Comma (6) oder vom Bademode-Label Melissa Odabash (7), zu bestellen über den Onlineshop Mytheresa. Ein Strohhut mag früher, also ungefähr vor einem Jahrzehnt, als die Menschen alltags im eher sonnenarmen Deutschland noch risikofreudig ohne Schutzcreme im Gesicht angetreten sind, exklusiv für den Sommerurlaub reserviert gewesen sein. Damals war der Strohhut das sperrige Teil, das elfenhalb Monate im Jahr auf dem Kleiderschrank verstaubte.

Aber wenn jetzt Tagescreme und Lippenpflege nicht ohne Lichtschutzfaktor auskommen, dann wird auch der Strohhut zur festen Instanz. Das Stadtbild zeigt es: überall Strohhüte, schon morgens auf den Köpfen in der S-Bahn – und zwar nicht in der Bahn, die zum Flughafen fährt. Als wäre Sommer gleich Ferien. Man kann es auf den Hang zu immer mehr Freizeit im modischen Auftritt von jedermann schieben. Wenn jetzt auch Sandalen mit offenen Zehen im Büro okay sind, man in Jogginghosen kaum mehr eines Restaurants verwiesen wird, Männer Shorts tragen, als gäbe es keine langen Hosen, dann ist der Strohhut auch etwas für den Weg zum Meeting. Ja, auch der von Karl Lagerfeld mit spitzen schwarzen Ohren hinten (1) oder das Raver-Modell mit Pompoms von Poupette St. Barth (4), ebenfalls zu bestellen über Mytheresa. Ein Strohhut auf dem Kopf ist also einerseits Ausdruck von Freiheit und andererseits Zeichen für ein höheres Gesundheitsbewusstsein – und in beiden Funktionen nicht zu übersehen. Man ist damit noch stärker missionierend unterwegs als ein überzeugter Veganer.

Entsprechend muss er nicht schlicht sein, sondern kann sich ruhig unterscheiden von den vielen anderen Strohhüten in diesem Sommer, etwa mit grafischem Muster von Topshop (2) oder etwas dunkler als gewöhnlich von S.Oliver (3), als wäre der Hut selbst gebräunt. Oder auch mit großzügigen Löchern von Iris & Ink (5), über den Onlineshop The Outnet. Nur mit dem handgeflochtenen Panama-Hut, dem Ursprungs-Hut aus Toquillastroh, der eigentlich aus Ecuador kommt, hat er dann nicht mehr sonderlich viel zu tun. Man genießt die Sonne und will es zugleich lieber schattig. Das Paradox namens Sommer. (jwi.)

Fotos Marcus Kaufhold



5



6



7



STUART WEITZMAN



Mit legendärem Nachnamen: Der Neffe von Ralph Lauren ist jetzt Gastdesigner von Moncler.

GREG LAUREN SUCHT NACH DER SEELE DER JACKEN

Er lebt in Los Angeles, aber entwirft für sein Modelabel vor allem Jacken. Für Greg Lauren, den Neffen des Modemachers Ralph Lauren, ist das kein Gegensatz. „Die Leute in L.A. sind längst immun gegen das schöne Wetter“, sagt der gebürtige New Yorker. „Style ist wichtiger. Wenn ihnen also eine Jacke gefällt, dann tragen sie die auch mal wie ein Hemd oder nur mit einem T-Shirt darunter.“

In den Teilen, die Greg Lauren nun für Moncler entworfen hat, dürfte es trotzdem bei Tagestiefwerten im Winter von 18,6 Grad recht warm unter der Schicht Daunen werden. Lauren hat die Jacken – das ist so seine Art – auseinandergenommen und dann mit Materialien wie dem Stoff von Militärparkas oder Denim neu zusammengesetzt. „Ich wollte diesen Jacken eine Seele geben. Als Moncler auf mich zukam, antwortete ich deshalb:

Schickt mir ein paar Modelle, damit ich kreativ werden kann.“ Der 47 Jahre alte Designer mit dem legendären Nachnamen war daraufhin erwartungsgemäß umgeben von Daunenfedern. „Eine Jacke besteht jetzt zum Teil aus einem alten Armeezelt, zum Teil aus einer Reisetasche, zum Teil aus Daunen. Ein Cyborg von einer Jacke.“

Von der Vision seines Onkels ist seine Art zu entwerfen ziemlich weit entfernt. Von der seines Vaters Jerry, der jahrelang die Herrenlinie kreativ verantwortete, ebenfalls. „Ich habe diese ikonischen Klassiker gelebt und geatmet und dabei alles über diese wunderschöne Fassade gelernt. Aber mir lag es daran, die Seele eines Kleidungsstücks zu erfassen.“ In Los Angeles hat Greg Lauren diese Freiheit gefunden. „Es ist nicht umsonst die Hauptstadt der Neuerung.“ Das gilt auch für Menschen. (jwi.)

PATTY PERREIRA VON BARTON PERREIRA GIBT SONNENBRILLEN-TIPPS

1. „Wärmeren Haut-Typen stehen Gestelle in Braun, Rot und Schildpatt gut. Kühlere wählen besser Modelle in Schwarz, Silber, Grau oder Blau. Ob Sie ein wärmerer oder ein kühlerer Hauttyp sind, erkennen Sie an Ihren Adern auf der Unterseite des Handgelenks. Sind sie grün, dann sind Sie eher ein wärmerer Haut-Typ. Sind sie blau, dann sind Sie ein kühlerer.“

„Verspiegelte Sonnenbrillen sind keine Frage des Alters mehr. Welche Farbe der Gläser passt, richtet sich wieder nach **2.** Ihrem Hauttyp.“

3. „Die Sonnenbrillenform richtet sich nach der Gesichtsform, aber anders als bei den Hauttypen, die mit der Farbe des Gestells harmonisieren sollen, ziehen sich hier Gegensätze an. Wer ein eher eckiges Gesicht hat, wählt runde Gläser, wer ein rundes Gesicht hat, eher eckige Gläser.“

Brille für kühle Hauttypen, Brille für warme Hauttypen: Modelle in Silber-Blau und Bronze-Braun von Barton Perreira.



eine Pfeife mit Kühlrippen oder jetzt das neue Laptop Book One mit seinem Zahnradgelenk, das eine 360-Grad-Drehung des Bildschirms ermöglicht.

Andere Automarken haben keine Designfirma für Produkte? Nein. Das hat einen einfachen Grund: F. A. Porsche war Designer, und als die Familie 1972 entschied, dass alle ihre Mitglieder aus den operativen Positionen ausscheiden und das Unternehmen in eine AG umgewandelt wird, gründete Porsche sein eigenes Designstudio. Diese Konstellation gab es bei anderen Automobilherstellern nicht.

Der Lautsprecher 911 Speaker ist den Endrohren des Auspuffs des 911 GT3 nachempfunden. Ist das bewusst etwas für Porsche-Fans?

Das ist ein Produkt zwischen den Welten, hochwertig und gut verarbeitet, wie alle unsere Produkte. Recht groß ist aber auch die Inspiration direkt vom Auto. Darum vertreiben wir es nicht nur über die Kanäle von Porsche Design, sondern auch über unser Driver's-Selection-Programm in ausgewählten Porsche-Zentren auf der ganzen Welt.

Für wen ist die Wasserpfeife Shisha gedacht?

Sie schließt an die Smoking-Accessoires früherer Jahre an und trägt der Tatsache Rechnung, dass wir viele Kunden im Mittleren Osten haben. Wasserpfeifen sind aber auch in Europa populär, so dass wir uns die sportliche Aufgabe gestellt haben, das Produkt neu zu interpretieren und nach unserer Philosophie umzugestalten – mit massivem Aluminium-Gehäuse, gefrorenem Echtglasbehälter und einem Schlauch aus Tec-Flex-Material.

Wer ist ein typischer Porsche-Design-Kunde?

Ein Mann, der sich für technische Produkte und für funktionales Design interessiert, ein Individualist jenseits des Mainstreams. Vielleicht ist er ein Connoisseur, der allerdings das Understatement schätzt – und der zudem über ein gewisses Einkommen verfügen muss.

Die Fragen stellte Peter-Philipp Schmitt.

FOTOS: ZACH HILTY, PRIVAT, HERSTELLER

PRÊT-À-PARLER



„BITTE KEINE ÜBERFLÜSSIGEN SCHNÖRKELE“

Herr Heiler, Sie sind seit 13 Jahren für das Design bei Porsche Design zuständig. Wie viel Porsche steckt in den Produkten, die Sie gestalten?

Die Formensprache, die wir bei den Sportwagen von Porsche finden, wird bei Porsche Design nicht direkt in die Produkte übersetzt, es ist vielmehr dieselbe Philosophie. Sie geht zurück auf den Gründer von Porsche Design, Professor Ferdinand Alexander Porsche, der im Familienunternehmen Porsche als Designdirektor tätig war und Anfang der sechziger Jahre den legendären Porsche 911 entworfen hat. Als er 1972 seine eigene Design-Firma gründete, hat er dieselbe Designphilosophie angewandt: keine überflüssigen Schnörkel, das Design soll funktional sein, eher puristisch.

Es scheint, als würden Sie oft Alltagsgegenstände neu interpretieren, meist mit edlen Materialien, die besonders gut verarbeitet werden.

Man kann ja nicht jedes Mal das Rad neu erfinden. Aber wir können neue Materialien und Technologien einsetzen. Wie zum Beispiel beim Titan-Chronograph, der 1980 in Zusammenarbeit mit IWC auf den Markt kam. F. A. Porsche kannte das Material Titan aus dem Renn-

sport. Die positiven Eigenschaften hat er dann in eine Uhr übersetzt. Eine echte Innovation. Porsche Design wollte immer ein Überraschungsmoment bei seinen Produkten bieten, meist technologischer Art. Etwa eine Sonnenbrille, bei der man die Gläser auswechseln kann,



Roland Heiler ist seit 2004 Direktor des Porsche-Design-Studios in Zell am See. Von ihm und seinem Team stammen auch der Lautsprecher 911 Speaker und die Wasserpfeife Shisha.



pure danish



BY APPOINTMENT TO THE ROYAL DANISH COURT

LINDBERG



Die Zukunft liegt im Westen: Formel-1-Weltmeister Nico Rosberg hat bei seinem Besuch in Kalifornien erfahren, wie wir künftig mit Autos mobil sein werden.

CARLIFORNIA DREAMING

Formel-1-Weltmeister Nico Rosberg über das Auto der Zukunft, das Leben als Beifahrer, die Vorteile von Computern am Steuer und die besten Autofahrer der Welt

Von Michael Wittershagen
Fotos Paul Ripke

Herr Rosberg, welche Beziehung haben Sie zu Autos?
Autos sind für mich etwas sehr Emotionales. Mit ihnen bin ich groß geworden, sie gehörten zu meiner Kindheit. Drei Jahre bevor ich geboren worden bin, ist mein Vater Weltmeister in der Formel 1 geworden. Autos haben bei uns in der Familie immer eine Rolle gespielt. Später hat mein Vater für mich eine kleine Gokart-Strecke um unser Haus auf Ibiza gebaut, dann stand er auf dem Balkon, mit der Stoppuhr in der Hand, und hat die Zeiten gestoppt. Irgendwas und irgendwer ist bei uns immer gefahren.

Fahren Sie denn gern Auto?
Natürlich, ich wollte Rennfahrer werden, seit ich ein kleiner Junge war. Das ist immer mein großer Traum gewesen. Ich mag das Autofahren, auch im Alltag.

In Monaco, wo Sie die meiste Zeit des Jahres verbringen, ist das Autofahren nicht unbedingt ein Vergnügen, oder?
Nein, Monaco ist nicht ideal. Da ist der Platz eigentlich nicht ausreichend für so viele Autos, und die Straßen sind zu eng. Ich hatte mal einen Elektro-Smart dort, der war toll. Aber das Drumherum ist wunderschön: Südfrankreich, vielleicht mit einem Cabriolet, viel schöner geht es nicht. Und man kann dort ein Auto in den Bergen auch mal an seine Grenzen führen. Du musst dafür gar nicht so schnell fahren und spürst trotzdem schon alles.

Wann wurden Sie zuletzt geblitzt?
Oh, keine Ahnung. Das ist schon vorgekommen, aber nicht in letzter Zeit. Ich bin ein ganz entspannter Fahrer, ich lasse mich da nicht hetzen, nicht treiben. Auf Zeit bin ich in meinem Leben genug unterwegs gewesen.

Sie sind Formel-1-Weltmeister, es gibt demnach keinen besseren Autofahrer als Sie. Was bedeutet Ihnen der Titel?
Er verleiht mir Stolz, denn das zu erreichen war immer mein großes Ziel. Mehr als 25 Jahre im Rennsport habe ich genau darauf hingearbeitet, und als es dann wirklich so weit war, ist all die Anspannung von mir abgefallen. Das Gefühl danach ist das pure Glück gewesen. Wenn ich jetzt den Weltmeister-Pokal sehe auf meiner Kommode im Büro, die Fotos von damals, dann erinnere ich mich daran, dann kommen die ganzen Gefühle wieder hoch. Wundervoll.

Der 27. November 2016 in Abu Dhabi. Längst ist die Dunkelheit hereingebrochen, als Rosberg über die Ziellinie fährt und Jubelschreie im Funk ertönen. Neun Jahre, 205 Grand Prix, hat er auf diesen Moment gewartet, hat er gebraucht, um Weltmeister zu werden in der Formel 1. Neun Jahre voller Entbehrungen und Enttäuschungen. Kein anderer Fahrer war so lange unterwegs bis zu seinem ersten Titel in der Königsklasse des Motorsports. Fünf Tage nachdem er es endlich geschafft hatte, beendete er seine Karriere – im Alter von 31 Jahren. In seiner Erklärung auf Facebook erwähnte er damals „die harte Arbeit, die Schmerzen, den Verzicht“. Der Druck sei am Ende kaum zu ertragen gewesen, der Schlafmangel hat das Weiß in seinen Augen verschwinden lassen, seine Frau und seine Tochter sah er immer seltener. Rosberg löste seinen Vertrag beim Mercedes-Rennstall auf und verabschiedete sich aus der Szene. Zurückgekehrt ist er nur als Zuschauer bei den Grand Prix in Monte Carlo und Silverstone.

Vermissen Sie den Rennsport?
Überhaupt nicht. Für mich ist das ein abgeschlossenes Kapitel. Das Ganze ist perfekt gelaufen, ich hätte den Zeitpunkt meines Rücktritts kaum besser treffen können. Der WM-Titel in Abu Dhabi, gegen Lewis Hamilton, einen der stärksten Fahrer in der Geschichte dieses Sports, für Mercedes – das war wirklich ein tolles Ende.

CARLIFORNIA DREAMING

Sie haben über Jahrzehnte ein Leben im Extrembereich geführt, mit allen Risiken und Nebenwirkungen. Einmal versagte Ihnen bei Tempo 250 die Bremse. Erklären Sie uns doch mal, was das für ein Gefühl ist.

Ja, das war in der Formel 3, und es war ein ekelhaftes Gefühl. Ich wollte bremsen, aber nichts ist passiert. Vor mir war die Wand, du siehst, dass sie immer näher kommt, kannst aber nichts mehr machen. Und dann bin ich hineingeknallt. Da waren erst einmal die Lichter aus für eine Weile. An viel kann ich mich deshalb nicht mehr erinnern. Ich bin danach recht schnell wieder zurück auf die Rennstrecke, ich wollte die Sicherheit zurück, nicht zulassen, dass sich ein Gefühl der Angst einschleicht.

Der Rennsport ist klar geregelt – ohne Gegenverkehr, ohne Ampeln, ohne Fußgänger, dafür mit großen Auslaufzonen und sicheren Rennwagen. Erleben Sie den normalen Straßenverkehr als anstrengender?

Es ist anders. Auf der Rennstrecke musst du dich zu jedem Zeitpunkt voll konzentrieren, die Umgebung fliegt nur so an dir vorbei, du suchst nach Schatten auf dem Asphalt, nach Bäumen an der Seite, nach irgendetwas, an dem du dich orientieren kannst, um den richtigen Bremspunkt zu treffen. Wenn du dann auch noch im Zweikampf steckst, multipliziert sich diese Belastung um ein Vielfaches. Aber in der Regel weiß jeder, was er macht. Das ist im normalen Straßenverkehr nicht unbedingt der Fall.

Sie sitzen nun immer häufiger im Fond einer Limousine und lassen sich chauffieren. Gefällt Ihnen das?

Ich bin ein guter Beifahrer. Ich mag es nur nicht, wenn ein Fahrer hektisch ist, wenn er auf das Gas tritt, danach wieder auf die Bremse und dann aufs Gas. Beim Autofahren muss schon ein Flow drin sein.

Ende Juli ist Rosberg nach Kalifornien geflogen, erst nach Los Angeles, dann nach San Francisco. Er wollte die Zukunft des automobilen Fahrens sehen. Also hat er die Autoentwicklungsabteilung bei Google und den Elektroautohersteller Tesla besucht, hat sich mit Tech-Gurus ausgetauscht und gleich eine Probefahrt gemacht.

Seit den sechziger Jahren war die Sehnsucht nach Geschwindigkeit ein Lebensgefühl. Der Film „Le Mans“ mit Steve McQueen veranschaulicht das. Worum geht es heute?
Ich glaube, dass es noch immer um Geschwindigkeit geht. Sie ruft Emotionen hervor. Da geht es nicht nur um den Nutzen, um die Möglichkeit, von A nach B zu kommen oder irgendwelche Dinge zu transportieren. Autofahren steht für Leidenschaft. Aber vielleicht ist mit den Jahren mehr Vernunft dazu gekommen.

Wie sieht das Auto der Zukunft aus?

Ich hoffe sehr, dass es zwei verschiedene Autos geben wird. Ein sportliches Modell, bei dem man nach wie vor zu seinem Fahrspaß kommt. Und die Nusschale, in die man sich reinsetzt wie ins eigene Wohnzimmer, auf einen Knopf drückt, und sie fährt einen ans Ziel.

Das haben Sie gerade erst erlebt in Kalifornien. Wie fühlt es sich an, im Auto zu sitzen und Passagier ohne Fahrer zu sein?
Ich fand es überhaupt nicht merkwürdig, weil ich volles Vertrauen in die Kompetenz der Ingenieure habe. Als wir mit einem Tesla unterwegs waren im Silicon Valley, hatten wir auf dem Beifahrersitz einen Laptop, darauf wurde das Kamerabild gespielt, wurde also gezeigt, was das Auto in dem Moment wahrnimmt. Menschen, andere Autos, Ampeln, all das ist darauf digital markiert. Der Computer scannt permanent die Umgebung ab und kann darauf reagieren. Für den Notfall musste allerdings noch ein Ingenieur am Steuer sitzen. In Kalifornien ist das autonome Fahren nicht erlaubt, anders als in Texas oder Arizona. Dort darf man ohne eine Person am Steuer unterwegs sein. Es gibt Familien, die das schon genau so machen.

Kann eine Maschine, ein Computer, wirklich besser fahren als ein Mensch?



Rückblick: Nico Rosberg ist davon überzeugt, dass er seine Karriere als Rennfahrer im richtigen Moment beendet hat.

Auf jeden Fall. Der Mensch hat, wenn er schnell ist, eine Reaktionszeit von bis zu zwei Zehntelsekunden. Das scheint nur ein Wimpernschlag zu sein, ist jedoch in der Formel 1 sehr viel Zeit. Zwei Zehntelsekunden können entscheidend sein, wenn man siegen will oder einen Unfall verhindern. Ein Computer reagiert in Echtzeit, sofort, ohne Verzögerung. Die einzige Herausforderung: Computern fehlt die menschliche Beurteilung. Sie berechnen Situationen, aber können sie nicht einschätzen.

Geht dabei nicht ein Gefühl verloren? Autofahren kann ja auch etwas Sinnliches haben.

Das ist Autofahren, das entspricht schon noch dem, was man bisher kennt. Man ist eben nur noch Beifahrer. Aber ich vermisse nichts. Auch nicht das Brummen eines Benzinmotors. Und die Beschleunigung ist natürlich enorm, da geht es richtig nach vorne.

Wenn man so will, ist Rosberg jahrelang als Testfahrer unterwegs gewesen. Rennwagen sind Prototypen, die, bis sie auf die Strecke gehen, unter Laborbedingungen getestet worden sind. In der Formel 1 sind Hunderte Ingenieure für die Entwicklung der Boliden zuständig. Die Rennwagen müssen zugleich schnell und sicher sein. In der Zeit, in der Rosberg in der Königsklasse des Motorsports unterwegs war, hat er den technologischen Fortschritt miterlebt, auch was Motoren angeht. Als er 2006 bei Williams in die Formel 1 einstieg, wurde das Auto noch von einem Acht-Zylinder-Aggregat mit 2,4 Litern Hubraum angetrieben. Als er 2016 Weltmeister wurde, war es ein Hybridmotor mit 1,6 Litern Hubraum. Die Leistung: mehr als 900 PS.

Glauben Sie, dass Elektroautos schon alltagstauglich sind?

Man steht vor neuen Herausforderungen. Als wir in Kalifornien unterwegs waren und unsere Batterie beinahe leer war, haben wir eine Elektro-Tankstelle gesucht. Aber in Kalifornien sind schon so viele E-Autos unterwegs, dass alle Plätze an der Ladestation besetzt waren. Da standen wir also in der Schlange – und ich hätte meinen Termin



Am Ziel der Träume: Rosberg beim Titelgewinn in Abu Dhabi

fast verpasst, wenn wir kein Uber-Taxi genommen hätten. Die Infrastruktur muss überall erst entwickelt werden. Und es gibt noch andere Fragen: Woher kommt der Strom? Wenn er aus Kohlekraftwerken oder Atomkraft stammt, ist das nicht unbedingt umweltschonender als Benzinautos. Es wäre erst dann ein Riesen-Fortschritt, wenn wir den Strom vollständig aus Solar- und Windenergie generieren. Dann können wir tatsächlich von einer Revolution sprechen. Und schließlich muss man eine Lösung für die Entsorgung der Akkus finden.

Wie viele Autos besitzen Sie?

Zwei Oldtimer. Ich bevorzuge es, Autos zu leasen. Das ist praktischer, es kostet nicht viel mehr, dafür bekomme ich aber jedes Jahr ein neues Auto. Gerade lease ich zwei Mercedes GLC, einen für Monaco, einen für Ibiza. Das ist ein tolles Familienauto für uns mit bald zwei Kindern. Ich habe mich für den kleinsten Motor entschieden, damit ich nicht so oft an die Tankstelle muss. Ich glaube ohnehin, dass das Auto die Bedeutung als Statussymbol verliert. Der Trend geht immer mehr zum Carsharing.

Sie haben auch einen Mercedes 280 SL, Baujahr 1970, die berühmte Pagode. Sogar noch ein Exemplar, das im Original erhalten geblieben ist. Was bedeutet Ihnen der Oldtimer?

Es ist ein ganz seltenes Exemplar, das noch komplett so ist wie an dem Tag, als es ausgeliefert wurde. Das Auto ist ein Kunstwerk. Und das Fahrgefühl ist toll. Man spürt viel mehr vom Auto, von der Umgebung, alles ist offen, man sitzt wie in einem Sessel. Richtig hoch, anders als in den modernen Autos, das ist ein schönes Gefühl. Meine Frau und ich nehmen das Auto nur an besonderen Tagen. Dann suchen wir uns ein schönes Ziel, fahren in die Berge oder ans Meer. Geschwindigkeit spielt darin keine Rolle. In diesem Auto scheint die Zeit stehen zu bleiben.

Sie waren als Formel-1-Fahrer auf der ganzen Welt unterwegs. Wo gibt es die besten Autofahrer?

Ich glaube schon in Europa, vielleicht sogar in Deutschland. Aber in China und Indien ist es auch spannend, in den Straßenverkehr einzutauchen. Die Reaktionsgeschwindigkeit der Fahrer ist dort enorm. Man kann sich kaum vorstellen, welch ein Chaos dort auf den Straßen herrscht, überall wird gehupt, kreuz und quer gefahren, es gibt Regeln, die aber kaum jemand beachtet. Dazu die ganzen Zweiräder, die sich in jede Lücke drängeln. Ein Wahnsinn! Um da halbwegs unbeschadet durchzukommen, musst du etwas drauf haben.

Welche Tipps haben Sie für normale Autofahrer, um sicher im Straßenverkehr unterwegs zu sein?

Man sollte immer erwarten, dass die anderen einen Fehler machen. Vorausschauendes Fahren lernt man in der Formel 1 extrem gut. Und so fahre ich noch immer. Es ist wie beim Fußball. Wenn du ein guter Mittelfeldspieler bist, weißt du immer, was um dich herum passiert.

FOTO: LINTAS/IMAGO



BY APPOINTMENT TO
THE ROYAL DANISH COURT

OLE LYNNGAARD
COPENHAGEN

SINCE 1963

THE LEAVES COLLECTION
WWW.OLELYNNGAARD.COM

MOOD →



Basilikum-Samen sind im Vergleich zu Chia noch geradezu unentdeckt. Aber in den Drinks von Friya schwimmen sie schon.



Die Stoffe des Labels Bonnie & Buttermilk sind so komplex bunt, dass die junge Marke sie einfach selbst entwerfen muss.



Die Tage werden schon wieder kürzer, also kann man die Nächte länger genießen. Klappst in jedem Fall mit diesen Glitzer-Schuhen von Lena Erziak.



Kragenweite aus Berlin tritt mit keinem geringeren Ziel an, als das ideale T-Shirt zu entwerfen. Ob es den Anspruch erfüllt, ist aber leider typabhängig.



Wer geflochtenes Polyrattan auf Gartenmöbeln auch nicht mehr sehen möchte, kann sich hier endlich mal richtig zurücklehnen. Diese Stühle von Kilin sind aus Buchenholz, die Sitzfläche ist aus dickem Leder.

OSZ

Bedeutende Dinge, Menschen, Ideen, Orte und weitere Kuriositäten, zusammengestellt von Jennifer Wiebking



Entlang des Rheins liegt ein ausgezeichnetes Weingut neben dem nächsten. Noch etwas weiter flussabwärts, und man ist in Düsseldorf, der Heimat von Rheingin.

PARFUM, MASCARA, ANTIFALTEN-CREME

Das sind laut einer Umfrage des deutschen Kosmetikverbandes VKE die drei Schönheitsprodukte, die Frauen auf jeden Fall mit in den Urlaub nehmen. 21 Prozent entschieden sich für den Lieblingsduft, 18 Prozent für Wimperntusche und zwölf Prozent für die Creme ihres Vertrauens, die hoffentlich auch der Hautalterung entgegenwirkt. Fragt sich nur, ob die Sonnencreme demnach zu Hause bleibt.



Die Musik von Ilgen-Nur ist so schön, dass man seine damit beschallte Wohnung selbst sommers nicht verlassen will.



Jetzt, da die neunziger Jahre stilistisch zurück sind, erlebt natürlich auch der Turnbeutel (Udo Couture) eine Renaissance.



Leider muss man selbst an Hundstagen wie diesen im August an etwas Warmes zum Überziehen für abends denken. Da kommt das Cape von Barbara Lohmann gerade recht.



In den Lebensbereichen von stilbewussten Menschen sind Grünpflanzen längst so wichtig wie der Schlafplatz. Botanical Room ist der passende Onlinestore dazu.

FOTOS: HERSTELLER (O, STUDIO KUMAKAWA); NAMI; LAU, ELIZABETH SHIER, NASANIN, DAHAGHIN

ILLUSTRATION: RUDIGER TREBELS

Himmel – so nennen die Autobauer die Deckenbespannung im Inneren des Fahrzeugs. Diese Semantik erschließt den Zugang zum symbolischen Raum des offenen Himmels: Wer Cabrio fährt, verzichtet auf das Dach über dem Kopf, genießt einen einzigartigen Raumkontakt, eine technologisch ermöglichte Obdachlosigkeit, die gegenüber allen blechern verkleideten Autofahrern privilegiert.

Das Auto unterliegt einem starken Anpassungsdruck. Neben den üblichen Parametern der Rationalisierung tritt mit der Idee der autonomen Steuerung eine weitere Dimension hinzu. So wird das Auto zum Wohn- und Arbeitszimmer. Den Straßenverkehr zu kontrollieren und um Raum zu konkurrieren wird zunehmend automatisiert. Im Lichte derartiger Entwicklungen war das Cabrio stets schon Avantgarde. Es transzendiert das Fahren zum Reisen. Mit dem Dach überm Kopf will man sein Ziel erst noch erreichen – im Cabrio ist man beinahe schon da: Die Picknickdecke ist schon ausgebreitet.

Cabrio-Fahrer sind schon in der Gegenwartigkeit, in der die anderen Fahrenden erst ankommen wollen. Das Cabrio revidiert den Eigenwert des Unterwegsseins und unterläuft die Funktionalität des Automobils – gestaltete Dialektik.

Man kann das Cabrio als Fahrzeugtypus einer raffinierten Teilhabe am Straßenverkehr all jenen empfehlen, die im eigenen Lebensvollzug mit der Entschleunigung beginnen wollen, dem normativen Gebot der Lebensführung des modernen Menschen. Hier geht es nicht um rigorose Asphaltkritik, antitechnische Verweigerung oder gar Rebellion gegen die Moderne, sondern um die demonstrative Artikulation einer Nutzungsalternative: Cabrio-Fahrer schlendern motorisiert, mitten im Gewühl derer, die von A nach B wollen.

Das Auto war schon lange vor den jüngsten Skandalen um Abgaswerte und Kartellabsprachen auf dem Weg, seinen Status als „Beweisstück der Selbsteinstufung“ (David Riesman) einzubüßen. In Gestalt des Cabrios dagegen genießt es eine gleichsam ewige Reputation, die in ihren affektiven Dimensionen komplexer ist als der billige Verweis auf Leute mit unstillbarem Sonnenhunger. Für dieses Fahrgefühl greifen Cabrio-Besitzer gern tief in die Tasche. Schließlich muss auch dieser Fahrzeugtypus für den schlimmsten aller Fälle, den sich niemand vorstellen mag, minimal gerüstet

NACH OBEN OFFEN

Eine kleine Theorie des Cabrios. Von Tilman Allert

sein: Überrollschutz ist seit langem obligatorisch, ein naiv entworfenes „Oben ohne“ wie beim legendären Karmann Ghia oder den großen Schlitten aus den Anfängen des amerikanischen Automobilbaus wäre heute undenkbar.

Die Autohersteller reagieren auf die Wünsche der Cabrio-Liebhaber mit einer Differenzierung von Modelloptionen. Das Cabrio wird in die Periodizität der Natur eingerückt, die sich für den Normalfahrer mit dem Wechsel der Reifen erledigt hat. Mit dem Cabrio wechselt man in die Sommerklamotten. So kann man dem kulturellen Wandel der Fahrzeugnutzung auf die Spur kommen. Zu den Gestaltungsideen des Cabrios zählt das Versprechen, Perspektivbeschränkung und Erlebnis-schrumpfung der geschlossenen Karosserie aufzulösen. Das Cabrio erschließt das ganze Panorama, eröffnet die Möglichkeit sensorischer Teilhabe an Lichtverhältnissen, Luftstrom und Gerüchen der Umgebung. Man ist in diesem Auto vom Pathos der Bewegungsfreiheit umgeben.

Beim Autofahren begegnen sich die Menschen in einer vereinbarten Fremdheit. Ihre Kommunikationsbeziehungen, die unvermeidbar von Konkurrenz unterlegt sind und deshalb bei aller Funktionalität der Verkehrsregeln das Gebot der Fairness zum wichtigsten Moderator des gelingenden Austauschs namens Verkehrsfluss werden lassen, sind gefährdet durch deviante Exzentrität im Auftritt. Vagabunden, Abenteurer und Provokateure als typische Verfallserscheinungen sind im Straßenverkehr vertraut. Cabrio-Fahrer

demonstrieren selbstbewusste Selbstgenügsamkeit, demonstrative Unbekümmertheit, harmlose Angeberei – mit seltenen Extremformen der Fahrnutzung wie gefährlichen Manövern, die von dem Gefühl herrühren, sich schon an Orten jenseits des Verkehrs zu wähen.

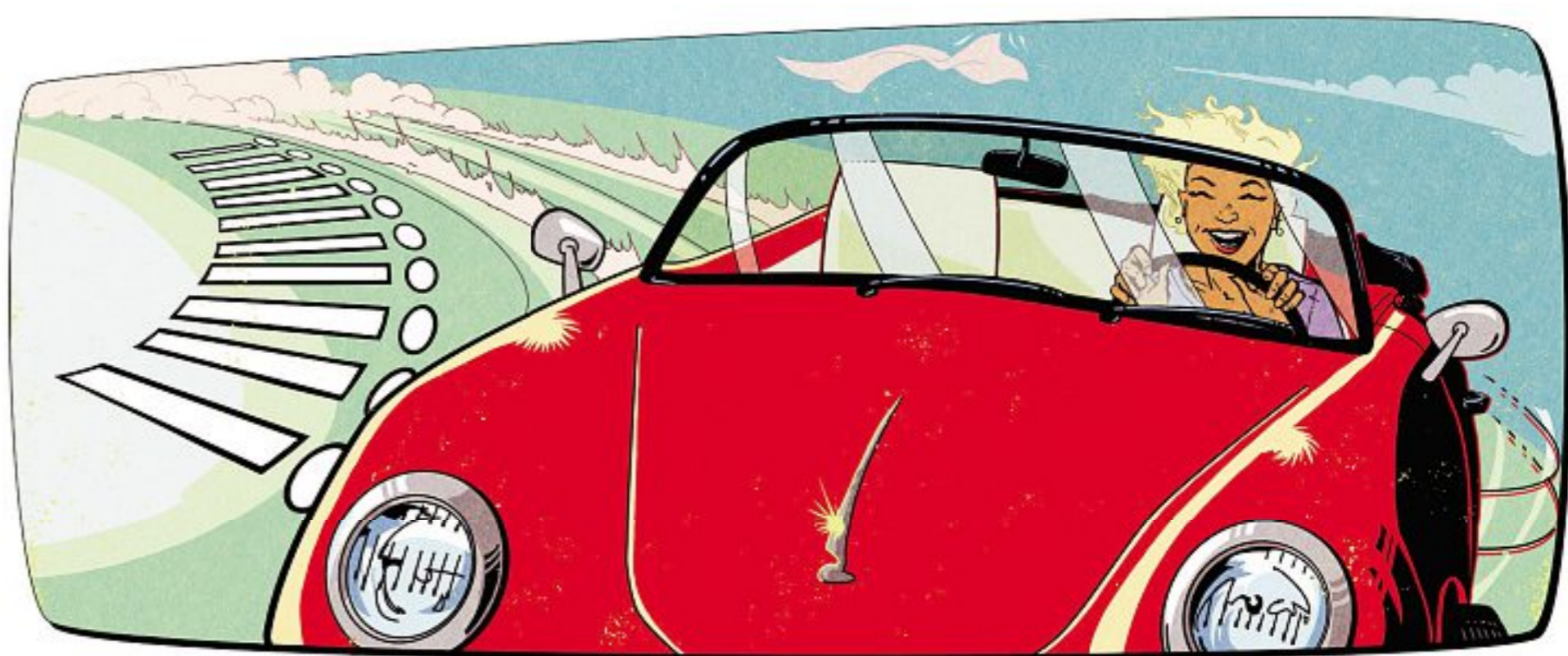
Die komplexe symbolische Funktion des Cabrios erschließt sich hingegen erst im Blick auf die Raumdimension sowie die Konstellation des Straßenverkehrs. Das Cabrio kontrastiert die archetypische Auto-nutzung, die vor mehr als einem halben Jahrhundert David Riesman erfasste, als er darauf hinwies, dass „der Autofahrer vollständig von einem außer-sozialen Objekt umgeben ist, von physischem Kontakt mit anderen abgeschlossen und doch völlig von ihnen abhängig und mit ihnen verknüpft. Der Verkehr ist ein Strom, in den er eintaucht, gewissermaßen ohne nass zu werden.“ Das Cabrio rüttelt schon in einem trivialen Sinn an der Plausibilität der Riesmanschen Metapher.

Mehr noch: Die Verkehrswahrnehmung des Cabrios ist irritierend, und zwar anders als beim Passieren eines neuen Automodells oder eines Oldtimers, also bei der Betrachtung von Technikgeschichte oder imposanten Ingenieurleistungen. Das Cabrio ist auf der Autobahn von üppigem Raum umgeben. Cabrios fahren wie Solitäre und vermeiden das Rudel, als würden sie sich eine eigene Kulisse verschaffen, einen Kontext, der über das Klischee aus der Werbung hinausgeht. Ihr Erscheinen gleicht der Logik von Alfred Hitchcocks *suspense*, nicht deshalb, weil zu Beginn in

dessen legendärem Film „Die Vögel“ Tippi Hedren im offenen Wagen fährt, auf dem Rücksitz zwei Vögel, die sich parallel zur Bewegung des Cabrios in die Kurve legen – vielmehr ist man mit dem Geheimnis einer Spannung konfrontiert, in der nichts passiert, die aber eine komplexe affektive Attraktion ausübt.

Etwas Anrühiges umgibt das Cabrio, ein Hauch von Guy de Maupassants „Landpartie“, die kommunizierte Indiskretion, so wie man beim Spaziergehen in ein Haus schaut, in dem die Gardinen noch nicht aufgehängt sind. Mit dem Cabrio wird der geschützte Raum der Intimität durchbrochen, und man wird gefesselt von unbekümmerter Schamlosigkeit. Deutlich wird diese Dimension gleichsam *ex negativo*, im Stau oder vor der Ampel. Solche erzwungenen Zäsuren im Vorankommen nerven jeden, der sich in die kontrollierte Anarchie des Straßenverkehrs begibt. Aber besonders unverträglich mit dem Gedrängel ist das Cabrio, wegen der Sinnstruktur seiner Benutzung. Im Stau wird es offenbar: Wenn kein Fahrtwind die Insassen mit dem Phantasma des Schwungs umgibt, verschiebt sich das offengelegte Innere ins Kuriose. Die demonstrative Leichtigkeit des Unterwegsseins gerät an den Rand der Lächerlichkeit: Mützen mit baumelnden Ohrenklappen, Sonnenbrillen im Schatten des Lastwagens davor, die lässige Geste des Armes oder der dick aufgetragene dröhnende Sound. Cabrio-Fahrer, so würde ein bitterer Blick à la Roland Barthes auf diese kontextunangemessene Lage vermelden, machen sich etwas vor.

Aber sie transzendieren eben das Fahren auch ins Reisen, sie sind schon in der Zukunft, in der die Anderen erst ankommen wollen. Im Vorbeifahren kommt die Frage auf, ob da jemand im riskanten Raum des Straßenverkehrs mit einem Spielzeug unterwegs ist. Und schon schiebt sich ein Tagtraum in die angestrengte Aufmerksamkeit des Fahrens: das Bild vom Jahrmarkt, als man auf dem Karussell, neben prachtvollen Schwänen, einer knallroten Feuerwehr und festlich gezäumten Pferden im schäumenden Galopp in einem Auto eine Runde drehen durfte, als sich der Wagen in die Luft hob und über allen anderen schwebte. Selbst die Eltern, die in der Ferne winkten, waren weit weg. Der verspielte Auftritt gab dem Unbewussten unbekümmert freien Lauf. Im Spielzeug fährt man davon, bereit für einen Luftsprung auf Asphalt.





Urbild: Mit dieser nachgestellten Rennszene zwischen einem Jaguar XK 120 (vorne) und einem Porsche 356 begann Michael Fröhlich seine morbide Auto-Sammlung.



West trifft Ost: Ein amerikanischer Plymouth (vorne) gammelt neben einem sowjetischen Moskwitsch vor sich hin.

Er steht und steht und steht: Auch einen VW Käfer seines Geburtsjahrgangs 1950 hat Michael Fröhlich in seinem Park.



Es ist ein Jammer, wie Michael Fröhlich mit seinem Jaguar XK 120 umgeht. Der wertvolle Oldtimer steht ungeschützt im Wald. Seine Reifen sind platt und spröde. Die Bezüge der Sitze sind zerschlissen. Fröhlich, ein nicht mehr ganz junger, aber drahtiger Mann, der seine Schnürsenkel, seinen Gürtel und seine Kunststoffarmbanduhr in ein und demselben Giftgrün trägt, stört das alles nicht. Im Gegenteil. Er ist sehr zufrieden, als er feststellt, dass sich mittlerweile der Lack in großen Platten von der Karosserie des seltenen Wagens löst. „Wunderbar, so habe ich mir das vorgestellt!“

Was soll das? Einen Jaguar XK 120 parkt man in einer wohltemperierten Remise, hält ihn vom Regen fern, bewegt ihn bei Sonne regelmäßig, doch stets mit Bedacht und Vorsicht. Dann ist so ein bildschöner XK 120 nicht nur eine Zier für seinen Besitzer, sondern auch eine sichere Geldanlage. Wenn man überhaupt einen bekommt. Nur 7373 Exemplare des britischen Roadsters wurden zwischen 1950 und 1954 gebaut. Fröhlich weiß das alles genau. Schon vor 34 Jahren musste er selbst lange nach seinem XK 120 suchen. 1983 wurde er in Großbritannien endlich fündig. Der Wagen, der einst von Formel-1-Pilot Stirling Moss gefahren worden war, stand in einem Hühnerstall und war in erbärmlichem Zustand. Hunderte Arbeitsstunden steckte Fröhlich in das Auto, das wie er Baujahr 1950 ist. Als der Wagen 1985 tippopp restauriert war, nahm er am



ALTE LIEBE ROSTET DOCH

Letzte Ausfahrt Neandertal: In einem Wald bei Düsseldorf lässt ein Autoliebhaber 50 Oldtimer verrotten – ein Kunstwerk des Niedergangs.

Von Reiner Burger

Fotos Marcus Kaufhold



Down Under: Die Limousine der australischen Automarke Holden ermöglicht tiefe Einblicke.

13. Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring teil – und gewann.

Fröhlich fuhr noch weitere Rennen in schönen alten Autos. Selbst einen behäbigen Rolls-Royce jagte er durch die Schikanen. Als er die Lust am Rasen in alten Schätzchen verlor, beschloss er, sich und seiner Rennfahrer-Karriere ein Denkmal zu setzen. Auf seinem weitläufigen Privatgrundstück, das an einem bewaldeten Hang im Neandertal vor den Toren Düsseldorfs liegt, goss er eine Steilkurve aus Beton. Darauf platzierte er nicht nur seinen Jaguar XK 120, sondern auch einen Porsche 356. Den hatte er jenem Holländer abgekauft, der auf dem Nürburgring Zweiter geworden war.

Doch statt den Moment des Triumphs für möglichst lange Zeit zu konservieren, überließ Fröhlich die beiden teuren Autos sich selbst. Und weil er den Verfall anfangs gar nicht abwarten konnte, half er dem Niedergang gelegentlich noch mit Säure-Behandlungen nach. Es war der Beginn eines morbiden Memorials ohne Vorbild in Deutschland. 50 Oldtimer gammeln heute in der Auto-Nekropole vor sich hin, darunter so wertvolle Vehikel wie ein Rolls-Royce Silver Wraith.

Alte Autos muss man sich leisten können; Michael Fröhlich leistet es sich, wertvolle alte Autos verrotten zu lassen. Manche halten das für dekadent. Fröhlich findet, das ist Kunst. Ihm gefällt es, wenn man versucht, seinen nur einen Steinwurf von der Fundstelle des Neandertalers entfernten „Auto-Skulpturenpark“ kunsthistorisch einzuordnen. Vergleiche mit dem während der Sommersonnenwende 1987 im amerikanischen Bundesstaat Nebraska eröffneten Projekt „Carhenge“ oder mit der texani-

ALTE LIEBE ROSTET DOCH

schen „Cadillac Ranch“ aus zehn Cadillacs, die 1974 im selben Winkel mit der vorderen Hälfte im Boden eingegraben wurden, findet er schmeichelhaft.

Fröhlich ist ein Grenzüberschreiter, ein Ausprobierer, ein Autodidakt in all den Beschäftigungen, denen er bisher nachging. Er spielte in einer Band des damals noch unbekanntenen Marius Müller-Westernhagen, arbeitete als Grafiker, versuchte sich als Akt-Fotograf. Neben seinem Studium der Rechtswissenschaft, Philosophie und Sinologie verdingte sich Fröhlich, der aus

kleinen Verhältnissen stammt, als Designer für Textilunternehmen. Eigentlich wollte er sich nur etwas Geld nebenher verdienen. Aber das Geschäft lief bald zu gut, um noch zu Ende zu studieren. Schließlich machte er sich mit einem eigenen Label in Düsseldorf selbständig. Es dauerte nicht lange, da war ein schönes Vermögen zusammen. Was Fröhlich anfasste, schien zu Gold zu werden. Und so konnte er sich seine Träume erfüllen.

Autos waren immer seine Leidenschaft. Als Schüler schraubte er ohne Scheu an seiner ersten Ente, später richtete er das Auto eines seiner Professoren her. Nun aber wurde aus dem Textil-Designer ohne Schneiderlehre ein professioneller Aufschneider – von Autos. Er gab sein Mode-

Geschäft auf und wagte sich mit Mechanikern, die er von seinen Oldtimer-Rennen kannte, an immer wildere Projekte. Einen Bentley baute er zum Pritschenwagen um, einen Rolls-Royce verwandelte er in einen edlen Laster, einem Golf pflanzte er einen V-8-Motor mit fast 500 PS ein, der ihn auf 300 Sachen katapultierte. Für Puristen sind solche Schöpfungen Frevel. Aber Fröhlich weiß, wie man sich vermarktet. Spektakuläre Automobile sind eine ideale Werbung für das Kerngeschäft, seinen Handel mit Oldtimern – von denen er selbstredend stets marketingtaugliche Sensationen im Angebot hat.

Derzeit bietet Fröhlich in seinem Salon „Fantastische Fahrzeuge“ in Mettmann einen 100 Jahre alten Rolls-Royce Silver Ghost an, den einst der russische Zar Nikolaus II. gefahren haben soll. Und eine schwarze Fiat-Limousine, in der früher Karol Wojtyła, der spätere Papst Johannes Paul II., unterwegs war. Auch ehemalige Autos von Charlie Chaplin, Greta Garbo und John Lennon hatte Fröhlich schon im Angebot. Vor sieben Jahren erregte er Aufsehen, weil er in einer Braunschweiger Garage auf einen lange als verschollen geltenden Mercedes aus dem Besitz von Adolf Hitler gestoßen war. Sein Hauptgeschäft macht der begnadete Verkäufer und Geschichtenerzähler allerdings mit solider Nachkriegsware, vor allem von Porsche und Mercedes. Stoßstange an Stoßstange stehen die teuren Traum-Oldtimer im Schauraum. „Die Kunden wollen Autos, nach denen sie sich in ihrer Kindheit auf der Straße den Kopf dreht haben.“

Fröhlich kann das gut verstehen. Auch sein eigenes Sammlerprinzip ist biografisch motiviert. Der Jaguar XK 120 blieb



Aus Plastik: Eine Figur vom Flohmarkt ersetzt die zweimal gestohlene Emily auf dem Rolls-Royce.



Edelschimmel: Lagonda hieß der britische Hersteller dieser mit Moospatina versehenen Limousine; 1964 ging die Marke in Aston Martin auf.

nicht lang allein im Mischwald, weil Fröhlich munter weiter Autos zusammenrug, die so alt sind wie er selbst. Eine Zeitlang war es ein zielloses Sammeln. Dann verfiel Fröhlich auf den Gedanken, bis zu seinem 50. Geburtstag ein spektakuläres Projekt voranzutreiben. Schließlich wird ja nicht jeder im bedeutungsschwangeren Jahr 2000 runde 50 Jahre alt. Also nahm er sich vor, 50 Oldtimer aus aller Herren Ländern auf seinem Grundstück zu einem Gesamtkunstwerk des Niedergangs zusammenzutragen. Fröhlich kam gut voran. Nur einmal stand das Projekt auf der Kippe. Die Kommunalverwaltung verdächtigte ihn, auf seinem Grundstück einen wilden Schrottplatz zu betreiben. Fröhlich wies das entrüstet von sich. Schließlich hatte er alle Betriebsflüssigkeiten aus den Fahrzeugen gelassen, hatte die Tanks mit Dämmschaum ausgesprüht, die Motoren ausgebaut. Trotzdem wiesen die Beamten ihn an, die Oldtimer zu entfernen. „Ich klagte gegen die Ordnungsverfügung. Und dann kam es hier im Wald zu einem denkwürdigen Ortstermin.“ Unter einem alten Baum gab der Richter den Verwaltungsleuten den Hinweis, dass er das Ensemble „eher als Kunstinstallation“ begreife, die ihn an Aktionen wie auf der Documenta in Kassel erinnere. „Das hat mir gut gefallen.“ Fröhlich grinst.

Es tat sich noch manch andere Schwierigkeit auf. Den Holden aus Australien bekam er zwar für 200 australische Dollar. Doch der Transport vom anderen Ende der Welt ins Neandertal verschlang ein Vielfaches der Summe. Auch der Citroën 11 CV war kein Sonderangebot. Ein Biet-Konkurrent schnappte ihm die legendäre „Gangsterlimousine“ vor der Nase

weg. Fröhlich aber wollte genau dieses Exemplar – weil es 1950 gebaut worden war – und bot dem Mann 10.000 Mark. Der schlug ein. Aber weil 10.000 Mark viel zu viel waren, kam er auf die Idee, in dem Wagen sei ein Schatz verborgen, und nahm ihn auseinander. Lange musste Fröhlich auch um den Buick buhlen. Sein Besitzer aus dem Münsterland wollte sich nicht von dem Ami-Schlitten trennen, den er gerade komplett überholt hatte. „Der war wirklich in einem klasse Zustand. Aber Baujahr 1950 und damit auch genau das, was ich brauchte.“ Also erzählte er dem Mann, sein Wagen bekomme einen schönen Platz in seiner privaten Autoausstellung. Fröhlich erinnert sich, wie er den schweren Wagen rückwärts in eine Böschung

seines Privatwaldes rampte. „Der ging rein wie in Butter.“ Später erfuhr der Mann aus der Presse vom bitteren Schicksal seines Schätzchens. „Er rief mich dann sogar an, so sauer war der.“

Die meisten Autos waren allerdings schrottreif, als Fröhlich sie übernahm: der Käfer, der VW Bulli, der Tatraplan und auch der Moskwitsch, der einst der Stasi in der DDR zu Diensten war. Fröhlich hat die hintere Hälfte des Autos aus sowjetischer Produktion im Erdreich versinken lassen. Er fand, das sei ein schönes Sinnbild für den Untergang der UdSSR. Ja, ein Autophilosoph ist Fröhlich auch. Jedenfalls zögert er nicht lange, wenn man ihn bittet, seinen Wald der toten Wagen zu interpretieren. Auf dem Weg vorbei am

rostzerfressenen Willys-Jeep, am moosbedeckten Borgward Hansa und dem schwer mitgenommenen Trabi sagt er manch bedeutungsschweren Satz. Jedes Exponat sei sorgsam arrangiert. Vor Jahren genügte schon die Kraft einer jungen Buche, den Boden des Trabi zu durchschlagen. Mittlerweile nimmt ihr Stamm den Platz des Beifahrers ein. Fröhlich gilt das als Symbol dafür, dass es auch im sozialistischen Automobilbau nicht weit her war mit dem Anspruch „Überholen ohne einzuholen“. Die Wagen aus kapitalistischer Produktion seien wesentlich standhafter.

„Auf die Dauer sind alle Autos, ob aus West oder Ost, Brüder im Niedergang. Asche zu Asche, Blech zu Rost“, sagt Fröhlich. „Der Zahn der Zeit, die gnadenlose Korrosion und der unerbitliche Drang der Natur, sich überall durchzusetzen, eröffnet dem Betrachter die Chance, Dinge immer deutlicher und akzentuierter zu sehen.“ Die Formalästhetik eines Fahrzeugs reduziert sich ohne Pflege auf die elementaren Formen – Flächen, Linien und Punkte.

Oder ist das Ganze nicht doch *l'art pour l'art*? Fröhlich steht jetzt vor einem orangefarbenen Citroën 2CV. Der armen Ente sind die Scheinwerfer aus den Augenhöhlen gekullert, ihre Scheiben sind trübe, ihr lässiges Rollverdeck hat sich in Wohlgefallen aufgelöst. Im Fahrgastraum stapeln sich Hunderte leere Champagner-Flaschen. Was hat das zu bedeuten? Fröhlich ist kein bisschen verlegen. Das sei von der rauschenden Eröffnungsfete übrig, die er schmiss, als er pünktlich zum 50. Geburtstag mit seinem vergänglichem Vermächtnis fertig wurde. 500 Gäste waren eingeladen, 1000 seien gekommen. „Und die Ente war unser Mülleimer.“



Betriebsende: Diese Instrumente informierten den Fahrer über die Vitalfunktionen des Jaguar Mark V.



G weg: Bilder aus dem Video, das Absolventen der Akademie des russischen Geheimdienstes nach ihrem Abschluss drehen und bei Youtube veröffentlichen. Darauf fahren sie in einem wilden Autokorso durch Moskau.



МЕРСЕДЕС

Für ihr Autohaus, einen runden Bau aus Glas und Stahl bei Kilometer 50 des Autobahnringes um Moskau, haben die Mitarbeiter von Panavto einen Namen: Reaktor. Weil er rund, stark und groß sei, „der größte Showroom eines privaten Händlers in Europa“, wie Leonid Borodkin stolz sagt. Der Leiter der Verkaufsabteilung von Panavto, schlank, groß, 37 Jahre alt, kann über Ausstattung, Lackierung und Motoren seiner Ware, Personenkraftwagen der deutschen Marke Mercedes-Benz, so überzeugend sprechen, dass man zu rechnen beginnt – und verzagt. Denn natürlich stehen da vergleichsweise günstigste Modelle, und zwar rechts im Saal. Von „Eintrittskarten in die Modellpalette für jeden Kunden“ spricht Borodkin, verspricht Finanzierungshilfen, Inzahlungnahme. Aber er hebt mit Panoramablick auf Dutzende Personenwagen auch das Offensichtliche hervor: dass die Autos, je weiter man im Saal nach links schaut, teurer, exklusiver, verlockender werden. Wer wollte sich da bei „kompakteren“ Modellen aufhalten; wenn schon, denn schon, wo doch halb Moskau im Luxus schwelgt und fährt. Gut, nur gefühlt im Luxus schwelgt und fährt, aber wer wollte Gefühle kleinreden, umso mehr in Moskau, der Hauptstadt einer gefühlten Weltmacht, in der, so eine Studie des Forschungsinstituts der Credit Suisse, ein Prozent der Bevölkerung über drei Viertel des nationalen Reichtums gebietet – was Russland unter den 38 reichsten Ländern der Welt zum Champion der Ungleichheit macht. Innerhalb des Landes ist der Wohlstand dann noch einmal sehr ungleich verteilt, auf Moskau nämlich und ein bisschen noch auf Sankt Petersburg.

In die beiden Metropolen verkauft Borodkin denn auch nicht nur die meisten, sondern auch durchschnittlich um rund ein Drittel teurere Autos – und womöglich bald auch den giftgrünen Rennwagen, der in Testfahrten auf dem Nürburgring entwickelt wurde und der sich nun im Showroom auf einer Plattform dreht, bis er auf die Straßen entlassen wird. Die sind, ein Wermutstropfen, vielerorts nur mit einer Geschwindigkeit zu befahren, die seiner schlicht unwürdig ist. Und zwar nicht in erster Linie wegen leidiger Begrenzungen wie der von 100 Kilometern pro Stunde auf dem Moskauer Autobahnring, sondern vor allem wegen allfälliger Staus, Baustellen, Schlaglöcher. Umgerechnet mehr als 220.000 Euro kostet der Rennauto-Traum in, so die Herstellerbezeichnung, „Green Hell“.

Gediegener wird es in einer abgetrennten „S-Lounge“. Dort scheint das Licht auf zwei schwarze Limousinen, die schon für knapp unter 200.000 Euro zu haben sind. Links

Stern des Ostens: In Russland fährt nicht nur Präsident Putin auf Modelle von Mercedes ab. Die Verkehrsregeln kommen da schon mal unter die Räder.

Von Friedrich Schmidt

ein Maybach mit 367 PS und, unter anderem, einer eindrücklichen Musikanlage. Der Wagen sei, heißt es, für Fahrten mit Chauffeur ausgelegt; bis zu zehn Maybach-Limousinen verkaufen sie hier im Monat. Rechts daneben lockt, für Leute mit mehr Eigeninitiative, ein Wagen mit AMG-Sportmotor, 612 PS und einem Lenkrad, das mit seinen Schaltern und Knöpfchen wie ein Joystick aussieht. Wer sich jetzt nur noch entscheiden muss, in welcher Farbe die Ledersitze seiner künftigen Limousine gehalten sein sollen, setze sich in die dunkle Ledergarnitur hinter die Regale mit Dekorationsbüchern, höre Musik über eine Anlage des Herstellers, der auch den Maybach ausstattet, und stelle an einem Flachbildschirm seine personalisierte Einrichtung zusammen.

Nach Ansicht Borodkins befördert es „ohne Zweifel“ den Verkauf, dass auch die Führung des Landes Mercedes fährt. Allen voran wird Präsident Wladimir Putin in überlangen, schwarzen Limousinen des Typs S-600 Pullman herumgefahren und dabei von einer Staffel schwarzer



Präsident im Pullman: Putins Limousine mit G-Klasse-Eskorte

Geländewagen mit rundum getönten Scheiben eskortiert, der kantigen G-Klasse, in der Leibwächter vom Geheimdienst sitzen. Wenn Putin in einer solchen Kolonne von seiner Residenz in Nowo-Ogarjowo westlich von Moskau ins Zentrum der Hauptstadt braust, mit hoher Geschwindigkeit über den breiten, dann für den gewöhnlichen Verkehr gesperrten Kutusowskij-Prospekt, vorbei am Luxushotel „Ukraine“ im Stalin-Stil und dem Regierungssitz im „Weißen Haus“, könnten die Bilder aus einem Werbefilm für die deutsche Marke stammen. Zumal die schwarze Pracht noch weißblaue Mercedes-Polizeiwagen mit Blaulicht und Sirenen begleiten. Das Rundumpaket der Macht mit brachialem Charme lässt jede Bundeskanzlerin, sogar jeden bayerischen Ministerpräsidenten bescheiden aussehen. Unvorstellbar wird da, warum einst nötig gewesen sein soll, was dem Mutterkonzern Daimler in den Vereinigten Staaten vorgeworfen wurde: in Russland wie in 21 weiteren Ländern Amtsträger bestochen zu haben, um Mercedes-Benz Staatsaufträge zu verschaffen. Der amerikanische Rechtsstreit wurde 2010 mit einem Vergleich beendet, der eine Zahlung in dreistelliger Millionenhöhe vorsah. Um einen russischen Ableger des Korruptionsverfahrens ist es ruhig geworden.

Ganz anders als in der Weltpolitik, in der selbst das Automobil unter die Räder kommt. Denn die manifeste Vorliebe der russischen Führung für die schwäbische Weltmarke widerspricht dem zuletzt forcierten Kreml-Trend zur „Importsubstitution“. 2014 hatte die Regierung unter Ministerpräsident Dmitrij Medwedjew, der selbst Mercedes-Limousinen nutzt, sogar Staatsdienern verboten, ausländische Automobile für staatliche Fuhrparks zu kaufen, mit Ausnahme ausländischer Marken, die in Russland produziert werden, was unter dem Stichwort der „Lokalisierung“ gefördert wird, etwa mit Steuerbegünstigungen. Aber auch, indem Russland auf Bauteile und fertige Autos hohe Einfuhrzölle erhebt. Putins gepanzerte Pullmans sind jedenfalls bislang keine russischen Patrioten.

Jüngst kam der Widerspruch zwischen Rhetorik und Realität sogar im „Direkten Draht“ zur Sprache, einer mehrstündigen Fernsehsendung, in der sich Putin einmal im Jahr ausgewählten Fragen stellt und Volksnähe demonstriert. Putin selbst verlas eine Frage an ihn: „Wann wird der Präsident Russlands in einem vaterländischen Automobil fahren?“ Und antwortete gleich selbst: „Ich hoffe, bald. Das ist keine müßige Frage. Das ist wirklich so. Ich habe den Leiter einer westlichen Autofirma gefragt, in welchem Auto er fährt, und er sagte: ‚Selbstverständlich...‘

und nannte die Firma, für die er arbeitet. Das ist natürlich. Und ein solches Land wie Russland muss eine Automobillinie produzieren, die auch die ersten Personen des Staates benutzen. Wir arbeiten jetzt daran“, verkündete Russlands allererste Person. „Ich hoffe, dass sie schon zum Ende des Jahres 2018 erscheint.“ Putin holte weit aus: „Aber das wird nicht nur eine Automobillinie für die ersten Personen sein, nicht nur mit Limousinen, das wird eine ganze Linie: Geländewagen, Kleinbus, Hatchback und so weiter.“ (Ein Hatchback ist ein Auto mit Schrägheck.) „Das heißt, das wird eine ganze neue Linie vaterländischer Automobilproduktion.“ Soweit der Präsident.

Aber Russland und das Automobil, das ist auch eine Frage der Konjunktur. Mit 2,8 Millionen verkauften neuen Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen lag das Land im Jahr 2013 im europäischen Vergleich auf dem zweiten Platz. Es galt als eine Frage der Zeit, bis Russland Deutschland als größten europäischen Absatzmarkt überholen würde. Dann aber kamen der Ölpreis- und der damit einhergehende Rubelkursverfall, kamen westliche Finanzsanktionen wegen des Ukraine-Kriegs. Im vergangenen Jahr kauften die Russen nur noch 1,4 Millionen Personewagen, davon knapp 37.000 von Mercedes.

In diesem Jahr soll der Markt wieder wachsen. Beliebte sind vor allem günstige Fahrzeuge der Marken Lada, Kia oder Volkswagen. Der Wolfsburger Konzern produziert selbst in Russland, fertigt in seinem Werk in Kaluga südwestlich von Moskau auch Fahrzeuge der Eigenmarken Skoda und Audi. BMW produziert schon länger in Russlands baltischer Exklave Kaliningrad, dem früheren Königsberg. Mercedes-Benz lässt gemeinsam mit dem russischen Hersteller GAZ in Nischnij Nowgorod Kleintransporter vom Typ Sprinter fertigen – und zieht nun auch bei Personewagen nach, mit einer neuen Fabrik rund 40 Kilometer nordwestlich von Moskau.

Birken und Nadelbäume sind dort bereits gewichen, für mehr als 250 Millionen Euro soll nun ein neues Werk mit Glasdach entstehen. Von 2019 an sollen darin Limousinen der E-Klasse und SUV-Geländewagen vom Band laufen, mehr als 20.000 im Jahr. Für eine Feierstunde zum Beginn der Arbeiten hat man auf die Ebene einen Pavillon gesetzt und davor Sportwagen, Limousinen und SUV gefahren. Fahnen mit Firmenlogo wehen im Wind, es gibt Loungemusik und Häppchen, Münchner Bier und Würstchen an Stehtischen mit Blumenschmuck im Neonlicht. Der Gouverneur des Moskauer Gebiets sowie der Industrie- und Handelsminister sind mit Hubschraubern eingeflogen

und lassen sich von den Unternehmensvertretern die Autos zeigen. Die Redner sprechen von einem „historischen Ereignis“, von 1000 Arbeitsplätzen, von Aus- und Weiterbildung, Qualitätskontrolle, Umweltschutz. „Wir bauen die Autos dort, wo die Kunden sind“, sagt ein Stuttgarter Manager. Im vergangenen Jahr sei man Russlands „Topseller im Premiumsegment“ gewesen, zum vierten Mal nacheinander.

Was er nicht sagt: dass insgesamt weniger Autos verkauft wurden als im Vorjahr. Und dass auch von Januar bis Mai dieses Jahres, als der Markt für Personewagen insgesamt wieder wuchs, der Verkauf von Mercedes in Russland im Vergleich zum Vorjahreszeitraum laut der Association of European Businesses um acht Prozent zurückging. Aber vielleicht ändert sich das ja, „Lokalisierung“ sei Dank. „Wir bauen die Autos, die unsere russischen Kunden lieben“, sagt der Manager und gibt als Ziel aus: „Mutter Russland fährt Mercedes.“ Minister und Gouverneur heben die Partnerschaft von Mercedes mit dem russischen Lastwagenhersteller Kamaz hervor, die das Projekt hier erst möglich mache; Kamaz gehört zur Staats-technologieholding Rostec, deren Chef, Sergej Tschesmesow, in den letzten Jahren der Sowjetunion zusammen mit Putin in Dresden geheimdienstlich tätig war. Von Stuttgarter Seite heißt es auf Nachfrage nach den Reden, das Joint-Venture führe nicht dazu, dass Kamaz auch „ins Werk“ hineinkomme. Der russische Markt, so viel wird selbst bei dem Festtermin klar, hat seine Besonderheiten.

Doch aus Sicht des Panavto-Chefverkäufers ist in den vergangenen Jahren mehr Normalität in den russischen Automarkt eingezogen. Leonid Borodkin begann seine Karriere vor 15 Jahren bei Land Rover, wechselte zu Jaguar und kam vor drei Jahren zum Mercedes-Händler. Zu Beginn dieser Zeit, sagt er, sei Russland noch „ein Verkäufermarkt“ gewesen, in dem Händler und Importeure alles bestimmt hätten. Jetzt, mit mehr Konkurrenz, herrsche im Land längst ein Käufermarkt wie in anderen europäischen Ländern: „Der Kunde entscheidet, was er will.“ Bei ihm sind das vor allem SUV-Coupsés und ein großer SUV mit dritter Sitzreihe und „sehr hohem Wiedererkennungswert auf der Straße“. Seine Konkurrenten erkennt der Verkäufer vor allem in der „deutschen Troika“, zu der noch BMW und Audi gehören. „Ich sage unseren Verkäufern immer: Es gibt keine schlechten Autos um uns herum. Wir werden die Wettbewerber nicht schlechreden: Die sind stark.“

Der Stern soll aus sich heraus glänzen. Dabei ist das Prestige wichtig, auch für die Außenwirkung, etwa, wenn

ein Geschäftsmann zu Verhandlungen ankommt. „Wenn er Erfolg im Geschäft hat, macht er es gut, und dann kann er sich einen Mercedes leisten.“ Daran ändern Krisenzeiten nichts. Borodkin sagt, seine Kunden spürten „in der Regel die Krise auf höherem Niveau“.

Auch das allerhöchste Niveau hat Panavto im Angebot. Es thront gleich hinter dem giftgrünen Rennwagen: ein gigantischer Geländewagen der G-Klasse mit deutlich höherem Radstand, 2,20 Meter hoch. Mehr als zweieinhalb Tonnen soll das Gefährt wiegen und trotzdem in fünfzehn Sekunden auf 100 Kilometer pro Stunde beschleunigen. Jäger kaufen so einen Wagen, sagt Borodkin, und Sammler auch: In die Autokollektion kann er für umgerechnet rund 300.000 Euro Eingang finden.

Es scheint nur natürlich, dass der Koloss pechschwarz ist wie so viele der G-Klasse-Geländewagen, die die Straßen Moskaus prägen, nicht nur dank Putins Leibwächtern. Warum Schwarz für die Geländewagen so beliebt ist, erklärt einer von Borodkins Verkäufern mit Eleganz – „wie bei einem Smoking“. Sein Chef sagt geradeheraus: „Schwarz ist brutal, männlich, militärisch.“ Borodkin hat seine eigene Erklärung, warum ausgerechnet die G-Klasse ein „Kultauto“ ist: Es sei die „spezifische Form“, die überall erkannt wird. Ein Auto auf Grundlage eines echten Militärgeländewagens, „der jedes Jahr einige neue technische Innovationen bekommt, damit er für das zivile Leben interessanter wird“. Die G-Klasse sei „ohne Konkurrenz: Keine Marke hat etwas Vergleichbares.“

Das ist auch Russlands hedonistischer Jugend klar. Im Sommer vorigen Jahres erregte der „Geländewagen“ (ein russisches Lehnwort aus dem Deutschen) gleich zweimal Aufsehen; in beiden Fällen ging es um demonstrative Missachtung von Verkehrsregeln, die für normale Autofahrer gelten. Eine Gruppe junger Leute um den Sohn eines Vizepräsidenten des zweitgrößten Erdölkonzerns des Landes lieferte sich in einem Wagen der G-Klasse für gut 150.000 Euro ein Wettrennen mit der Verkehrspolizei und stellte die Bilder ins Netz. Und die Absolventen der Akademie des Geheimdienstes FSB feierten ihren Abschluss mit einem Autokorso aus knapp 30 schwarzen G-Klasse-Wagen durch Moskau, ließen zu ihrer teils wilden Jagd ein professionell gefilmtes, mit elektronischer Musik unterlegtes Video im Stil amerikanischer Rapper verfertigen und veröffentlichten es im Internet. Empörung folgte. Auch Borodkin sagt, ihm habe der Film nicht gefallen, er lehne derlei „Prahlerei“ ab. Er sei vielmehr für klassisches, kultiviertes Marketing, Premium-Klasse eben. ◀

EIN LAND DER AUTOFAHRER

Wer die aktuelle Berichterstattung zu verkehrspolitischen Themen verfolgt, könnte glauben, das private Automobil sei zum Aussterben verurteilt. Die Geschichten über Leihfahrräder und Carsharing-Programme wecken den Eindruck, es gebe modernere, intelligentere und umweltfreundlichere Methoden der Fortbewegung als das private Auto. Parteien und Stadtverwaltungen überbieten sich mit Plänen für den Rückbau von Straßen zugunsten von Fahrrad-Schnellwegen, Straßenbahnlinien, Busspuren. Dazu kommt die Diskussion über die Luftverschmutzung durch den Straßenverkehr. Mehr als 50 Städte haben Umweltzonen eingerichtet, in die ältere Autos mit höherem Schadstoffausstoß nicht mehr fahren dürfen. Mehrere Städte streben Regelungen an, die auch jüngere Dieselfahrzeuge von den Innenstädten fernhalten sollen. Die Partei Bündnis 90/Die Grünen fordert ein Verbot der Zulassung von Verbrennungsmotoren vom Jahr 2030 an. Da wundert es nicht, dass kürzlich eine Wochenzeitung auf ihrer Titelseite die Frage stellte: „Ist das Auto am Ende?“

Wer im Zentrum einer Großstadt lebt und arbeitet, von einem vorzüglich ausgebauten S- und U-Bahn-Netz profitiert und täglich sieht, wie sich Fahrräder an Autos vorbeischlängeln, die im Stau stehen, mag tatsächlich den Eindruck gewinnen, das private Automobil sei ein Auslaufmodell. Doch diese Vorstellung geht an der Lebenswirklichkeit der meisten Deutschen weit vorbei. Rund 45 Millionen Privatwagen waren im Jahr 2016 in Deutschland zugelassen, fast dreieinhalb Millionen mehr als 2010. 82 Prozent der Haushalte verfügen nach den Umfragen des Instituts für Demoskopie Allensbach über mindestens ein Auto, 78 Prozent der Deutschen ab 18 Jahren fahren zumindest gelegentlich selbst, das sind 20 Prozent mehr als vor 20 Jahren.

In den vergangenen Jahren ist zwar der Anteil der Autofahrer in der jungen Generation unter 30 Jahren etwas zurückgegangen. Doch das ändert nichts daran, dass das Auto im Alltag der meisten Deutschen eine größere Rolle spielt als je zuvor. Das wird auch durch die Ergebnisse einer Repräsentativumfrage bestätigt, die das Allensbacher Institut im Auftrag des Frankfurter Allgemeinen Magazins erstellt hat. Sie zeigt unter anderem, wie sehr das Automobil heute für viele zu einem unentbehrlichen Alltagsgegenstand geworden ist. Auf die Frage „Könnten Sie sich vorstellen, auch ohne Auto im Haushalt auszukommen?“, antworteten 59 Prozent der befragten Autofahrer mit „Nein“. Weitere 32 Prozent sagten, das wäre für sie nur schwer vorstellbar. Lediglich neun Prozent konnten sich einen Verzicht auf das eigene Auto leicht vorstellen.

Dabei verschließen die Bürger keineswegs die Augen vor den problematischen Aspekten des Autofahrens. Das zeigen die Ergebnisse eines Assoziationstests. Die Interviewer lasen verschiedene Begriffe vor und baten die Befragten, zu jedem Begriff anzugeben, ob man, wenn man an das Stichwort „Auto“ denke, an den jeweiligen Begriff denken könne. Daraufhin sagten 92 Prozent der Befragten, man könne beim Stichwort Auto an „bequem“ denken, 76 Prozent dachten an technischen Fortschritt, 72 Prozent an Freiheit, aber immerhin 68 Prozent auch an Umweltverschmutzung. Der Gedanke ans Auto ruft bei den Deutschen überwiegend positive Assoziationen hervor – aber nicht ausschließlich positive.

Dementsprechend aufgeschlossen sind viele Bürger für Einschränkungen des Autoverkehrs zugunsten des Umweltschutzes. 61 Prozent der Bevölkerung insgesamt und 59 Prozent der Autofahrer sagten in der Umfrage, sie fänden die Einrichtung von Umweltzonen in vielen Städten sinnvoll. Nur 27 Prozent aller Befragten und 29 Prozent der Autofahrer widersprachen ausdrücklich. Skeptischer zeigen sich die Deutschen gegenüber geplanten Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in Innenstädten. Während eine knappe relative Mehrheit von 42 zu 39 Prozent der Ge-

BMW oder Mercedes? Elektroauto oder Verbrennungsmotor? Fahrverbote oder nicht?

Das Institut für Demoskopie Allensbach hat für uns in einer großen Umfrage die Autonation Deutschland untersucht.

Von Thomas Petersen

samtbevölkerung solche Verbote für sinnvoll hält, liegen die Mehrheitsverhältnisse unter den Autofahrern mit 40 zu 43 Prozent umgekehrt. Wenig begeistert sind verständlicherweise die Fahrer von Dieselfahrzeugen. Sie befürworten die Idee nur zu 22 Prozent. Fast zwei Drittel – 61 Prozent – lehnen sie ausdrücklich ab.

Besonders groß ist die Lücke zwischen politischer Diskussion und Lebenswirklichkeit der Menschen beim Thema Elektroauto. Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht in Politik und Medien verkündet wird, Verbrennungsmotoren hätten ausgedient, und dem Elektroauto gehöre die Zukunft. Schaut man sich die Umfrageergebnisse an, kommt man um die Erkenntnis kaum herum, dass es sich um eine recht ferne Zukunft handeln muss. Dabei ist weniger entscheidend, dass Elektroautos zur Zeit noch ein Nischendasein führen. Auf die Frage „Ist Ihr jetziges Auto ein Benzinler, ein Diesel oder ein Auto mit Elektro- oder Hybridantrieb?“ antworteten 71 Prozent, sie führen ein Auto mit Benzinmotor, 26 Prozent gaben an, einen Diesel zu besitzen. Nur ein Prozent der Befragten besaß ein Hybridfahrzeug. Der Anteil derer, die ein Elektroauto haben, lag bei unter einem halben Prozent.

Elektroautos sind offenbar auch nach Jahren intensiver publizistischer und politischer Förderung für die Bevölkerung nicht attraktiver geworden. Das zeigen die Antworten auf diese Frage: „Käme es für Sie in Frage, in den nächsten Jahren ein Elektroauto zu kaufen, oder käme das für Sie eher nicht in Frage?“ Für 30 Prozent kommt es in Frage – das sind ungefähr so viele wie 2011 (28 Prozent). Die Zahl derer, die den Kauf eines Elektrofahrzeugs ablehnen, ist ebenfalls so gut wie gleich geblieben: 2011 waren es 52, in diesem Jahr sind es 50 Prozent.

Wenn man nun diejenigen, für die der Kauf eines Elektroautos nicht in Frage käme, nach ihren Gründen fragt, stechen drei Argumente heraus. Mit Abstand an erster Stelle, genannt von 33 Prozent, steht die Aussage, Elektroautos seien zu teuer. Danach folgen Verweise auf die geringe Zahl von Aufladestationen (21 Prozent) und die geringe Reichweite der Fahrzeuge (20 Prozent). Nur vergleichsweise wenige Bürger hingegen glauben, dass Elektroautos technisch noch nicht ausgereift seien, ihre Handhabung zu kompliziert sei oder dass sie nicht so umweltfreundlich seien, wie oft behauptet wird.

Bemerkenswert ist, dass die Skepsis gegenüber Elektroautos auch dann groß bleibt, wenn man im Fragetext die beiden größten technischen Probleme dieses Fahrzeugtyps ausklammert. Eine Frage lautete: „Wenn so ein Elektroauto so weit wie ein herkömmlicher Wagen fahren könnte, che es wieder aufgeladen werden muss, und wenn es an jeder Tankstelle Schnellladestationen für Elektroautos geben würde: Käme ein Elektroauto für Sie in Frage, oder käme das für Sie eher nicht in Frage?“ 2008, als die Frage zum ersten Mal gestellt wurde, sagten 47 Prozent, unter

diesen Umständen käme der Kauf eines Elektroautos für sie in Frage. Heute sind es noch 38 Prozent. Deutlicher könnten die Hinweise auf den Widerwillen der Bevölkerung kaum sein: Selbst wenn die Batterieleistung deutlich verbessert und die Zahl der Aufladestellen massiv erhöht würde, bliebe – trotz aller Förderungsprogramme – das Argument des hohen Preises übrig. Angesichts dieser Befunde wäre es eine Überraschung, wenn sich der Anteil der Elektroautos auf deutschen Straßen in absehbarer Zukunft nennenswert erhöhen ließe.

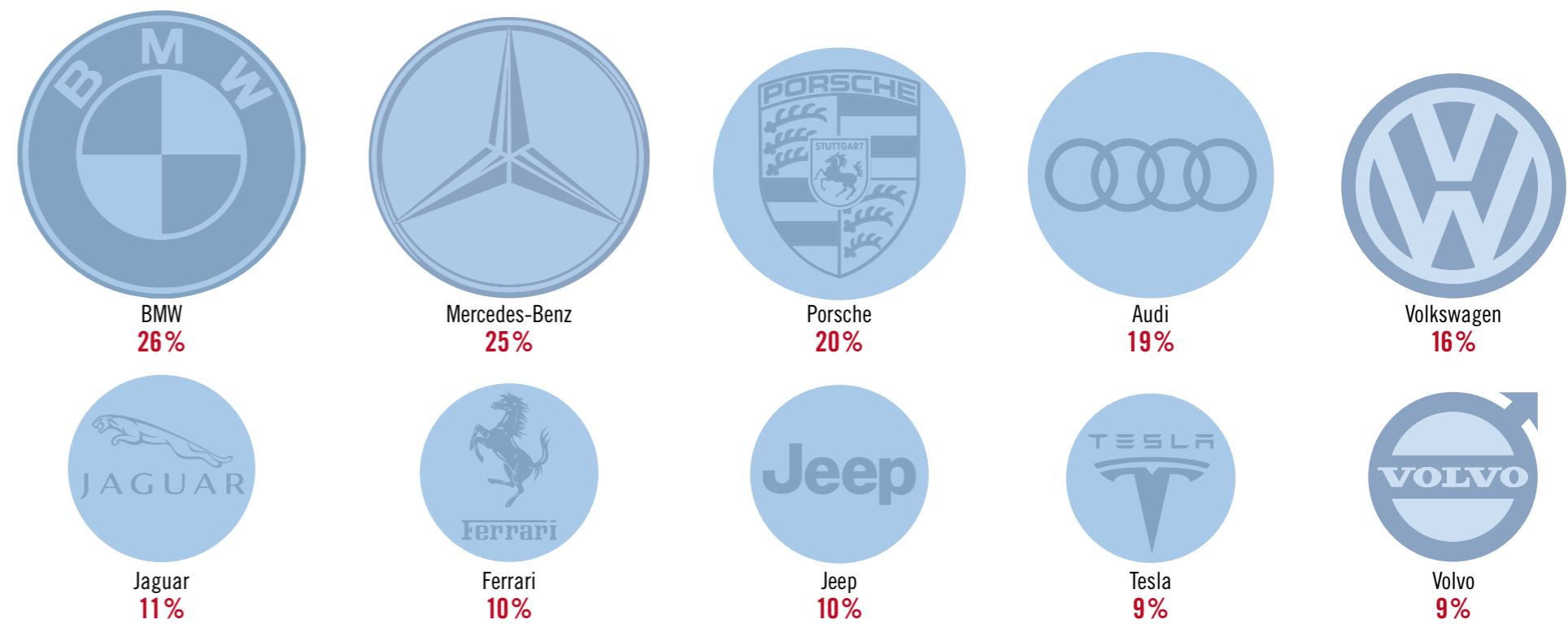
Trotz aller Umweltdiskussionen haben sich die Deutschen ihren Spaß am Autofahren bisher nicht nehmen lassen. Der Aussage „Autofahren macht mir immer großen Spaß“ stimmten im vergangenen Jahr 50 Prozent der Autofahrer zu, 1985 waren es 53 Prozent gewesen. Dabei scheint die Zahl der Hindernisse, die dem Vergnügen entgegenstehen, zugenommen zu haben. So sagten in der aktuellen Umfrage auf die Frage „Haben Sie den Eindruck, dass es in diesem Jahr mehr Baustellen auf den Straßen gibt als zuvor, oder eher weniger, oder gibt es da keinen Unterschied?“ 57 Prozent, es gebe heute mehr Baustellen als früher. Weniger als 0,5 Prozent glaubten, dass die Zahl der Baustellen kleiner geworden sei. 2012 hatten nur 47 Prozent den Eindruck gehabt, die Zahl der Baustellen sei gegenüber den Vorjahren gewachsen.

Doch anscheinend nehmen die Autofahrer solche Hindernisse mit wachsendem Gleichmut hin. Das zeigt die Frage: „Wie ist es, wenn Sie mit dem Auto in einen Stau geraten: Ärgern Sie sich dann jedes Mal, regen Sie sich richtig auf, oder nehmen Sie es gleichmütig hin, wenn Ihnen das passiert, oder finden Sie einen Stau sogar ganz unterhaltsam, als eine Art Abwechslung?“ Es ist verständlich, dass nur drei Prozent der Befragten antworteten, sie fänden Staus ganz unterhaltsam. Doch bemerkenswert ist, dass eine klare Mehrheit von 52 Prozent sagte, sie nähmen Staus gleichgültig hin, während nur 34 Prozent meinten, sie würden sich in einer solchen Situation ärgern. Noch vor acht Jahren hatte eine relative Mehrheit von 45 Prozent angegeben, sie ärgere sich, wenn sie in einen Stau gerät, während nur 41 Prozent berichtet hatten, dass sie in einer solchen Situation gleichmütig blieben. Offenbar hat die Bevölkerung in dieser Hinsicht eine gewisse Leidensfähigkeit entwickelt. Nach Angaben des ADAC haben die Zahl und die Länge der Verkehrsstaus in Deutschland allein von 2015 auf 2016 um 20 Prozent zugenommen. Vor diesem Hintergrund deuten die Umfrageergebnisse auf einen Gewöhnungseffekt hin: Wenn Staus mehr und mehr zum Alltag gehören, sind sie auch immer weniger ein besonderes Ereignis, das unerwartete Komplikationen zur Folge hat und damit Anlass zur Aufregung wäre.

Nimmt man alle Umfrageergebnisse zusammen, gewinnt man den Eindruck, Autofahren sei für die Deutschen so selbstverständlich geworden, dass ihr Blick auf das Auto nüchtern und pragmatischer ist, als man angesichts des Klischees vom Auto als „liebstem Kind der Deutschen“ annehmen könnte. Ein Hinweis darauf sind die Antworten auf die Frage nach dem Traumauto: „Wenn Sie es sich frei herausuchen könnten“, so lautete die Frage, „und der Preis keine Rolle spielen würde, von welchem Hersteller würden Sie dann ein Auto kaufen? Zu welcher Marke gehört Ihr Traumauto?“ Wer glaubt, die Befragten gäben da vor allem Luxusmarken wie Maserati, Bentley oder Lamborghini an, irrt. An erster Stelle steht BMW, genannt von 26 Prozent, gefolgt von Mercedes-Benz (25 Prozent), Porsche (20 Prozent) und Audi (19 Prozent). Nicht weit dahinter rangiert mit 16 Prozent die Marke VW, deutlich vor so schillernden Namen wie Jaguar und Ferrari. Die Autoträume der Deutschen sind ziemlich bodenständig. Vielleicht hat das Auto für die Bevölkerung ein wenig von seiner früheren Faszination verloren. Doch dafür ist es im Alltag wichtiger als je zuvor. Von seinem Ende kann jedenfalls keine Rede sein.

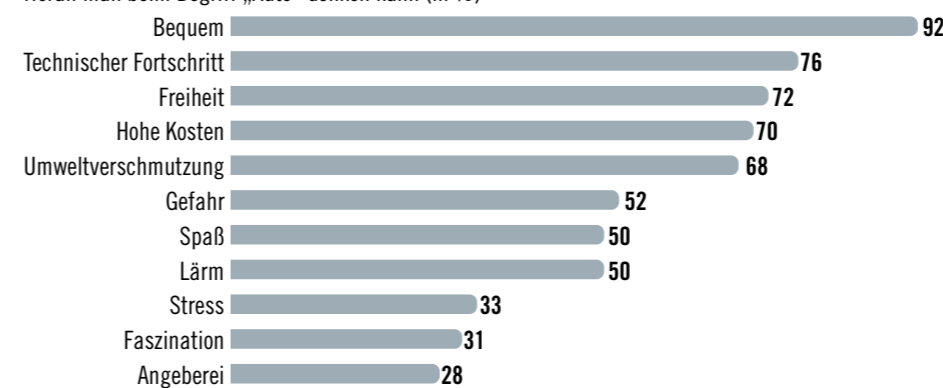
Traumautos sind aus Deutschland

Von welchem Hersteller die Befragten ein Auto kaufen würden, wenn der Preis keine Rolle spielen würde



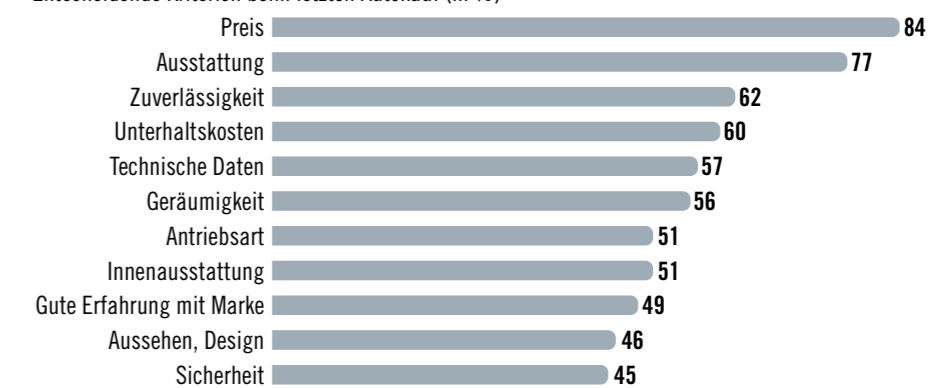
Viele positive Assoziationen beim Begriff „Auto“

Woran man beim Begriff „Auto“ denken kann (in %)



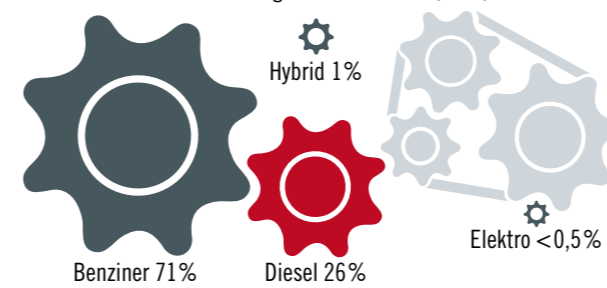
Der Preis ist beim Kauf am wichtigsten

Entscheidende Kriterien beim letzten Autokauf (in %)



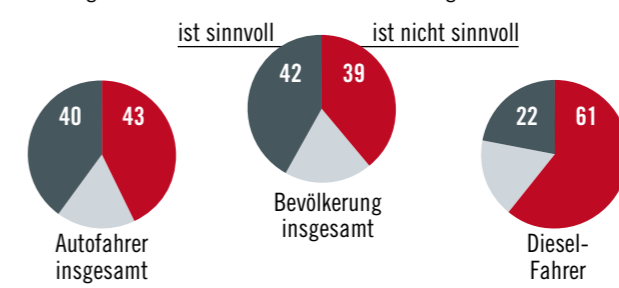
Jedes vierte Auto ist ein Diesel

Welchen Antrieb das derzeit genutzte Auto hat (in %)¹⁾



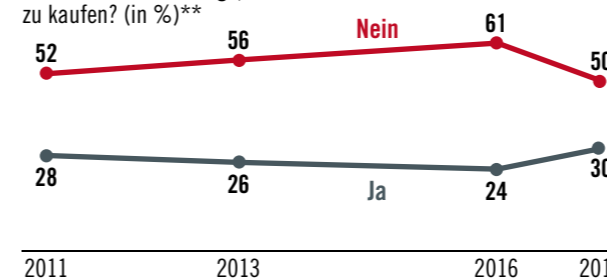
Skepsis gegenüber Fahrverboten

Haltung zu Fahrverbot für ältere Diesel-Fahrzeuge in Innenstädten²⁾



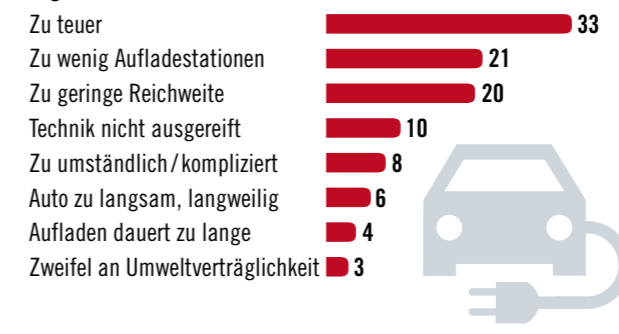
Nur wenige wollen ein Elektroauto

Käme es für Sie in Frage, in den nächsten Jahren ein Elektroauto zu kaufen? (in %)**



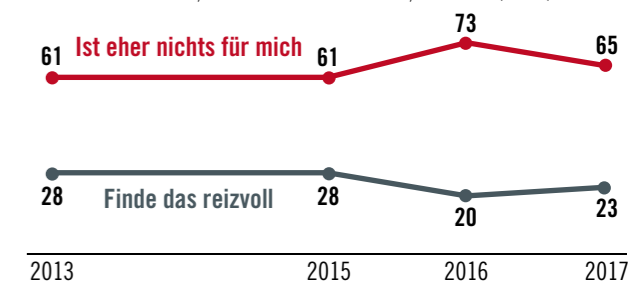
Was vom Kauf eines Elektroautos abhängt

Angaben in %

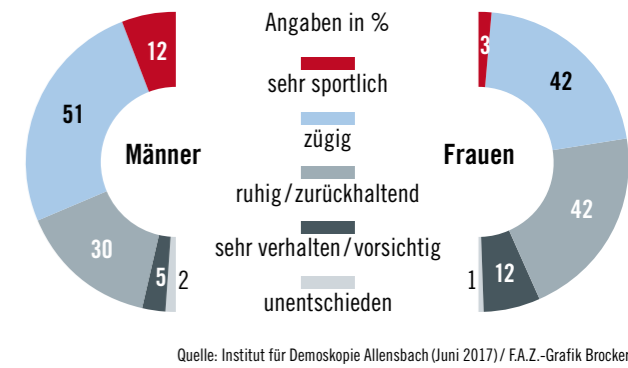


Mehrheit gegen selbstfahrendes Auto

Finden Sie ein Auto, das sich selbst steuert, reizvoll? (in %)³⁾



So schätzen wir unseren Fahrstil ein



1) Rest zu 100%: anderer Antrieb oder keine Angabe. 2) Rest zu 100%: unentschieden oder keine Angabe.

Quelle: Institut für Demoskopie Allensbach (Juni 2017) / FAZ - Grafik Broker

MÄNNER UNTER STROM

Pioniere der Elektromobilität? Da fällt den meisten nur Elon Musk ein, der Tesla-Gründer. Dabei gibt es noch ganz andere Leitfiguren. Vier von ihnen stellen wir vor.

Von Martin Gropp



Das Blaue vom Himmel: Der Smog in China und die Folgen des Klimawandels bewegten William Li, ganz auf Elektromobilität zu setzen.

DER HANDARBEITER: MATE RIMAC

Der Unfall endete glimpflich. Im Juni raste der britische Moderator Richard Hammond für die Autosendung „Grand Tour“ mit dem Elektrosupersportwagen Rimac Concept One eine Straße in den Schweizer Bergen hinauf. In einer Kurve brach das Auto bei einer Geschwindigkeit von 210 Kilometern in der Stunde plötzlich aus und überschlug sich mehrmals an einem Abhang, bevor es zum Stehen kam. Hammond wurde aus dem Fahrzeug gezogen, dann ging es schon in Flammen auf. Der Moderator erlitt einen Kniebruch, sonst kam niemand zu Schaden. Der Hersteller des Concept One, Mate Rimac, reagierte erleichtert – war aber auch ein wenig stolz auf seine Kreation. „Angesichts der Umstände“, so ließ er sich in einer Mitteilung zitieren, „hat sich unser Auto während des Unfalls gut gehalten.“

Der 29 Jahre alte Kroatier ist ein Handarbeiter unter den Elektroautoherstellern. In einer Kleinserie stellen rund 250 Angestellte den Concept One in der Nähe der kroatischen Hauptstadt Zagreb her. Das macht Rimac zum einzigen Autohersteller des Landes. Außerordentlich ist aber auch Rimac' Auto, das er vor sechs Jahren bei der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt der Öffentlichkeit vorgestellt hatte. Bis Ende nächsten Jahres werden lediglich acht Stück davon entstehen, alle sind schon verkauft. Mit einem Preis von einer Million Euro ist es ein Luxusobjekt. Besonders ist auch die Leistung: Mit vier Elektromotoren, die zusammen fast 1100 PS produzieren, lässt er in Beschleunigungsvergleichen so manchen hochmotorisierten Porsche oder Bugatti stehen.

Der Kroatier, der als Kriegsflüchtling in Frankfurt aufwuchs, besaß mit 19 Jahren einen alten BMW E30, mit dem er Rennen fuhr. Während eines Wettbewerbs ging der Verbrennungsmotor kaputt, und Rimac entschied sich, das Auto mit Baujahr 1984 in ein Elektroauto umzubauen. Nach einem Jahr war er so weit. Allerdings sei er damit nicht zufrieden gewesen. Es habe eine geringe Reichweite gehabt und sei zu schwerfällig gewesen, sagt der Unternehmer. Das geht besser, dachte er sich – und begann, mit Fachleuten an der Elektrifizierung zu arbeiten. Der giftgrüne BMW war der erste Test für die Autos, die Mate Rimac heute produziert.

DER HIMMELSTÜRMER: WILLIAM LI, NIO

Mit Autos kennt sich William Li aus. Vor 17 Jahren gründete der chinesische Unternehmer Bitauto, ein Unternehmen für Internetmarketing, das Autohändlern in China hilft, ihre Fahrzeuge im Netz an Käufer zu bringen. Heute ist der 43 Jahre alte Chinese immer noch der Vorstandsvorsitzende des inzwischen börsennotierten Netzkonzerns. Daneben bleibt ihm aber genug Zeit für ein Vorhaben, das weit in die Zukunft gerichtet ist. Nio heißt sein jüngstes Unternehmen, das seit drei Jahren besteht. Es soll nichts weniger leisten, als eine Autogattung neu zu erfinden, die selbst eigentlich noch entwickelt wird: das Elektroauto.

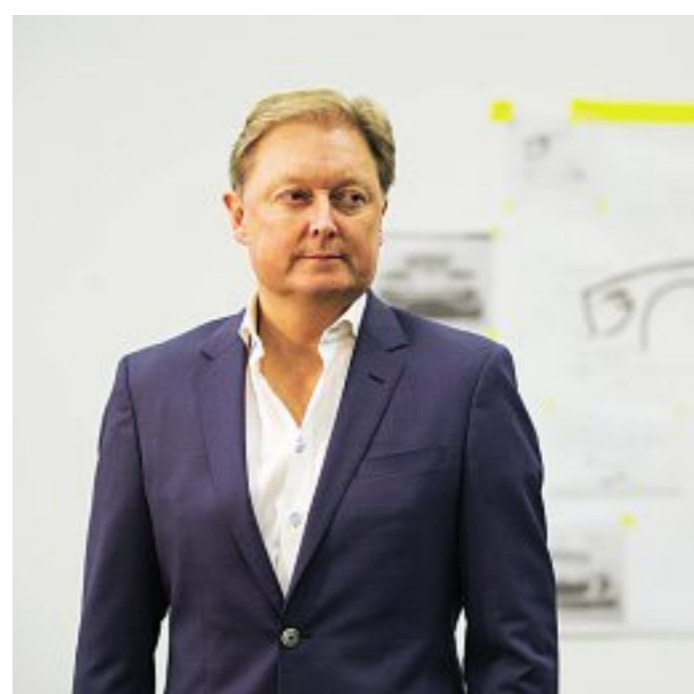
Noch steht das Vorhaben des Juristen und Soziologen am Anfang. Nio hat bisher nur ein Auto im Programm – und davon erst sechs Stück hergestellt. Das Modell EP 9 ist ein Supersportwagen, ein Auto also, das noch schneller und exklusiver ist als herkömmliche Boliden. Li selbst fährt eines der 1,2 Millionen Dollar teuren Exemplare, die anderen stehen in den Garagen seiner Finanziers.

Das Auto solle beweisen, dass Nio in der Lage sei, Elektroautos zu bauen, sagt Li. Was die Leistungsfähigkeit betrifft, scheint ihm der Nachweis gelungen zu sein. Im November fuhr der EP 9 über die Nordschleife des Nürburgrings in der Eifel. Die rund 21 Kilometer lange Strecke absolvierte er nach Unternehmensangaben in sieben Minuten und knapp fünf Sekunden – so schnell wie kein anderes Elektroauto zuvor. Im Februar folgte eine weitere Spitzenleistung. Den Circuit of the Americas, eine Rennstrecke in Texas, befuhr ein speziell ausgerüsteter EP 9 mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 260 Kilometern in der Stunde. Der Platz hinter dem Steuer blieb frei, weil der Wagen den Rundkurs vollkommen autonom meisterte.

Elektromobilität und autonomes Fahren: In dieser Mischung sieht Li den eigenen Weg in die Zukunft und vielleicht auch in den Massenmarkt. Spätestens in drei Jahren will er das Modell Eve verkaufen. Das Auto soll, mit Sensoren und Rechenkraft ausgerüstet, ganz von alleine fahren und so zu einem rollenden Wohnzimmer werden. Darin sollen sich die Insassen mit allem Erdenklichen beschäftigen können, weil sie nicht mehr selbst den Wagen steuern müssen. „Der Blaue Himmel kommt“ – so lautet Nios chinesischer Name, ins Deutsche übersetzt. Der Himmel ist die Grenze – das könnte ebenso gut das Unternehmensmotto sein.

Bis Li diese Grenze mit dem Modell Eve erreicht, wird er aber zunächst Bodenhaftigkeit beweisen müssen. Von Anfang nächsten Jahres an will er den ES 8 ausliefern, eine elektrische Familienkutsche mit sieben Sitzplätzen. Erst einmal soll er für den Heimatmarkt des Unternehmers gefertigt und dort vertrieben werden, danach will Li in andere Länder expandieren. Den Unternehmer, der in einem abgelegenen Bergdorf groß wurde und als Kind Vieh hütete, treiben dabei vor allem zwei Dinge an. „Der Klimawandel und die Smog-Situation in China sind die Gründe für mein Engagement“, sagte er dieser Zeitung im Mai. William Li will dazu beitragen, dass der graue Himmel über seinem Land etwas blauer wird.

Zweiter Anlauf: Der Däne Henrik Fisker will mit seinem Modell Emotion nicht weniger als die Welt verändern.



FOTOS: FILIP FELIC/IMC; PHILATZ/RIMAC; BLOOMBERG; PRIVAT (2)



Vergangenheit mit Zukunft: Robert Tönnies hat sich ein altes Käfer Cabrio mit Elektromotor ausstatten lassen.

DER VERMIETER: ROBERT TÖNNIES, ELECTRIFY GMBH

Das Interesse an Elektromobilität entwickelte Robert Tönnies, als er angefangen hatte, selbst Elektroauto zu fahren. Erst kaufte er sich einen Tesla, später ließ er sich von einem Fachmann im schwäbischen Renningen ein altes Käfer-Cabrio mit einem Elektromotor ausstatten. Die Autos bereiteten ihm zunächst einmal vor allem Freude. Doch mit jeder Fahrt setzte sich der Mitgesellschafter des westfälischen Fleischkonzerns Tönnies Holding intensiver mit dem Thema auseinander. „Mir wurde klar, dass die Elektromobilität ein wichtiger Baustein für die Energiewende in Deutschland sein wird“, sagt Tönnies. Er hält den Wechsel auf Energien aus regenerativen Quellen generell für eine große volkswirtschaftliche Chance und erachtet ihn als notwendig, um unabhängig von fossilen Energien zu einer nachhaltigen Wirtschaftsform zu kommen. Doch schon bald stieß Tönnies auf die Frage: Warum kommt die Elektromobilität nicht so recht beim Verbraucher an?

Die Antworten, die der Unternehmer fand, waren die üblichen beim E-Thema: Die Autos haben eine zu geringe Reichweite, es gibt zu wenige Ladesäulen, und die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge sind zu hoch, lauten die Klagen. Tönnies wollte beweisen, dass sich die Nutzung eines Elektroautos trotzdem lohnen kann – für Privatpersonen, Unternehmen und Organisationen. Also entwickelte er die Idee einer Flatrate, einer Nutzungspauschale für Elektroautos.

Kunden seines Unternehmens Electrify GmbH können seit vergangem Jahr junge, gebrauchte Elektrofahrzeuge leasen, ohne festgesetzte Vertragslaufzeit. Je nach Auto-Variante und Jahreslaufleistung zahlen sie unterschiedlich hohe Preise. Die günstigste Variante mit einer Laufleistung von 10.000 Kilometern im Jahr schlägt mit einer monatlichen Leasinggebühr inklusive Stromkosten von rund 165 Euro zu Buche. Da der Nutzer aber nicht mehr Kraftstoff tanken muss und auch manche Kosten für den wartungsärmeren Elektromotor entfallen, spart der Kunde laut Berechnungen der Electrify GmbH rund 100 Euro im Monat, die bei einem vergleichbaren Auto mit Verbrennungsmotor noch dazu kämen.

Mit dieser Rechnung hat Tönnies einen Kundenkreis rund um Bielefeld überzeugt, der noch überschaubar ist. Bis Jahresende möchte er rund 200 Fahrzeuge verlesen, bis Ende nächsten Jahres sollen es bis zu 400 Fahrzeuge sein. Die eine Hälfte entfällt auf Privatkunden, die andere auf Unternehmen oder Organisationen wie das Deutsche Rote Kreuz in Ostwestfalen. Tönnies ist zuversichtlich, dass er das Ziel schafft. Die Nachfrage übersteige derzeit das Angebot, sagt er. Zudem gebe es kaum mehr Reklamationen und Rückgaben von Autos. Der Elektroautovermieter spricht von hundertprozentiger Kundenzufriedenheit.

Als Pionier sieht er sich nicht. „Das ist zu hoch gegriffen.“ Sein Engagement habe als Hobby begonnen und sei nun ein Stück weit Arbeit geworden. Derzeit laufe das Geschäft profitabel. „Wir schreiben eine schwarze Null“, sagt Tönnies. „Ich werde aber immer in der Fleischbranche zu Hause bleiben.“ Trotzdem will er weiter an der Elektromobilität per Leasing arbeiten. „Das Thema macht mir Spaß“, sagt er. „Und ich bin der Überzeugung, dass jeder seinen Beitrag zur Energiewende leisten sollte.“

DER WIEDERHOLUNGSTÄTER: HENRIK FISKER, FISKER INC.

Große Namen standen auf Henrik Fiskers Kundenliste, als er vor sechs Jahren damit begann, einen Sportwagen auszuliefern, der neben einem Verbrennungsantrieb auch über zwei Elektromotoren verfügte. Der gebürtige Däne bediente den Schauspieler Leonardo DiCaprio, Amerikas ehemaligen Vizepräsidenten Al Gore und den Popsänger Justin Bieber. Sie alle zog der grüne Anstrich des Hybrid-Modells mit dem klingenden Namen Karma an. Immerhin verbrauchte das Fahrzeug des Autodesigners nach eigenen Angaben nur 2,4 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer, stieß dabei 83 Gramm Kohlendioxid aus und erfüllte damit weit vor seiner Zeit locker das europäische Emissionsziel von 95 Gramm, das von 2021 an gelten wird.

Doch trotz der Sparsamkeit und der prominenten Käufer war Karma kein langes Leben beschert. Im November vor vier Jahren ging das nach dem Gründer benannte Unternehmen Fisker Automotive in die Insolvenz. Der heute 54 Jahre alte Gründer verkaufte die Reste an den chinesischen Konzern Wanxiang. Danach besann sich der Designer, der für die Automarken Aston Martin, Ford und BMW wegweisende Autos gestaltet hatte, auf seine Wurzeln. Er dachte sich Motorradräder, Uhren, Yachten und T-Shirts aus. „Never give up“, steht auf einem von ihnen.

Das gilt offenbar auch für Fiskers Ambitionen in der Elektromobilität. Seit einigen Monaten ist er da wieder aktiv. Im Herbst kündigte er ein neues Unternehmen an, die Fisker Inc. Sie soll noch in diesem Jahr ein Auto produzieren, das aus den vorgefertigten Formen der Branche ausbrechen soll, wie der autoentwickelnde Designer beim Start im Oktober vollmundig ankündigte. Sein Unternehmen werde eine Revolution anführen, „die den Markt für Elektroautos umkrempeln und die Welt verändern wird“, sagte Fisker. Darunter macht er es nicht.

Auf dem Papier lesen sich die Leistungswerte des neuen Fisker-Fahrzeugs namens Emotion beeindruckend. Das Auto soll eine Höchstgeschwindigkeit von 260 Kilometern pro Stunde erreichen und trotzdem eine Reichweite von 640 Kilometern schaffen – weit mehr, als das Tesla-Spitzensportmodell S heute schafft. Erreichen will Henrik Fisker das mit einer neuartigen Batterietechnik. Die Batterien will der Automanager selbst herstellen. Dazu sollen auch Funktionen kommen, die teilautonomes Fahren ermöglichen. Wer die Technik und die Sensoren dafür liefern soll, ist noch nicht bekannt. Genauso wenig weiß man bisher über den Preis für den Emotion.

Ob der Wiederholungstäter im zweiten Anlauf in Sachen Elektromobilität längerfristig Erfolg hat, muss sich zeigen. Den Willen dazu hat Henrik Fisker jedenfalls, zumindest wenn man die Botschaften seiner Kleidungskollektion als Maßstab nimmt. Neben dem Oberteil „Gib nie auf“ hat er noch weitere „inspirierende T-Shirts“ im Programm, wie er sie nennt. „Trotz den Nein-Sagern“, steht auf Englisch darauf. Oder: „Weil ich es kann“.



AUDI A8: Audi entscheidet sich mit dem neuen A8, Eigenständigkeit zu wagen. Am Plakettengrill freilich führt kein Weg vorbei: Er wird als identitätsstiftend angesehen, hat sechs Ecken und ist so groß wie nie. In Partnerschaft mit opulent verteiltem Chrom entsteht eine Front, der es an Selbstvertrauen nicht mangelt. Schon in der Seitenansicht aber ist es vorbei mit der Vertrautheit. Die Linie nimmt früh Fahrt auf, und jegliches Ende der Beliebigkeit ruft das Heck aus, das mit seinem durchgezogenen Leuchtenband und den zusätzlich illuminierten Einzellelementen auf 100 Meter Entfernung allen Zurückgelassenen signalisieren soll, wer hier entschwinden ist. 286 bis 585 PS sind am Werk, das es im Spätherbst von 90.600 Euro an geben wird.

NEU MAL ZWÖLF

Im September steuert die Auto-Branche wieder Frankfurt an. Wir zeigen schon jetzt die wichtigsten Neuheiten der IAA.

Von *Holger Appel*
und *Boris Schmidt*



MERCEDES-BENZ E-KLASSE CABRIOLET: Obwohl die Nachfrage nach Cabriolets eher rückläufig ist, glaubt Mercedes-Benz fest ans offene Fahren und legt das E-Cabriolet neu auf. Es basiert nicht mehr auf der C-Klasse, sondern auf der E-Limousine. Seine ganze Schönheit entfaltet es auf 4,83 Meter Länge. Fünf Motorvarianten stehen zur Wahl, darunter zwei Diesel. Alle kommen mit einer Neugang-Automatik. Angetrieben werden klassisch die Hinterräder, erstmals gibt es auf Wunsch Allrad fürs Cabriolet. Der E 200 ist die Vierzylinder-Basis mit 184 PS und kostet 54.228 Euro. Das serienmäßige Akustik-Stoffverdeck gibt in 20 Sekunden den Blick zum Himmel frei und lässt geschlossen bis Tempo 160 kaum Windgeräusche aufkommen.



JAGUAR E-PACE: Jaguar hat Witterung aufgenommen und unterfüttert den F-Pace mit einer kleineren Variante, E-Pace genannt. Das 4,40 Meter lange SUV soll von 2018 an in der Basisversion 34.950 Euro kosten und ist damit das neue Einsteigermodell der Briten. Es sind 2,0-Liter-Vierzylinder-Motoren vorgesehen, Benzin und Diesel. Die Leistungspalette reicht von 150 bis 300 PS. Nur das Basismodell muss mit Frontantrieb und manueller Sechsgangschaltung auskommen. Auch im E-Pace kommen zahlreiche Assistenzsysteme zum Einsatz. Er hat zudem einen Fußgänger-Airbag, der bei einer Kollision die Motorhaube anhebt und die Windschutzscheibe bedeckt. Gebaut wird das neue SUV als erster Jaguar überhaupt auf dem europäischen Festland, bei Magna Steyr in Graz.



BMW X3: Eines der größten Probleme von BMW ist der X3. Die Bayern bekommen einfach nicht genug Autos von ihrem amerikanischen Hof, das Werk in Spartanburg ist ausgelastet, die Lieferzeiten sind lang. Selbst im letzten Jahr seines Daseins gilt das noch für das stürmisch nachgefragte SUV. Doch das Bessere ist der Feind des Guten, und so wird von Herbst an die dritte Generation ins Feld geschickt. Bei nahezu unveränderten Außenmaßen verspricht BMW bessere Raumaussnutzung, mehr Sportlichkeit und gleichbleibenden Komfort. Angeboten werden, über die Zeitachse leicht versetzt, drei Benzin, beginnend mit 184 PS, sowie zwei Diesel mit 190 oder 265 PS. Topmodell wird der M40i mit 3,0-Liter-Sechszylinder-Ottomotor und 360 PS.



NISSAN QASHQAI: Wo wäre Nissan ohne den Qashqai? Das 2007 auf den Markt gebrachte SUV, benannt nach dem iranischen Nomadenvolk der Kaschgai, verkaufte sich besser als in den kühnsten Träumen der Produktplaner erwartet. Bisher wurden 2,3 Millionen Einheiten abgesetzt. Damit das SUV, intern QQ genannt, erfolgreich bleibt, wurde die 2014 lancierte zweite Generation jetzt überarbeitet. Der 4,29 Meter lange Fünfsitzer – Basispreis 20.490 Euro – bietet ein Kofferraumvolumen von 430 und höchstens 1585 Litern. Die unveränderte Motorenpalette besteht aus zwei Benzinern mit 1,2 und 1,6 Liter Hubraum (115 und 163 PS) sowie zwei Dieseln mit 1,5 und 1,6 Liter Hubraum (110/130 PS). Alle sind Vierzylinder und haben eine Start-Stopp-Automatik.



CITROËN C3 AIRCROSS: Da hat Citroën lange darum gerungen, seinen Wagen den Namen des berühmten Malers mit auf den Weg geben zu dürfen – und jetzt, wo das Segment der SUV durchstartet, schieben sie Picassos Erbe aufs Altenteil der Minivans. Dem neuesten Spross wird das gleich sein. Er entstammt der C3-Familie und erhält alle Attribute, die ihn zu einem dieser gefragten Pseudogeländewagen machen. Der C3 Aircross will, wenn er schon spät im Oktober auf den Markt kommt, auf 4,15 Meter Länge so viel Verführung wie sonst niemand in diesem Segment bieten. Motorisch bieten die Franzosen Drei- und Vierzylinder mit 82 bis 130 PS. Gebaut wird der Citroën beim jüngsten Konzernzuwachs Opel in dessen spanischem Werk Saragossa.



PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO: Ist der Ruf erst aufpoliert, baut sich gänzlich ungeniert. Porsche, das ist der Sportwagenhersteller, der heute von Geländewagen lebt. Und einen Viertürer im Programm hat, der ins Limousinensegment drängt. Dieser Panamera macht sich nun auf, die schnellsten Kombis zu jagen. Als Sport Turismo ist er fünf Meter lang, 1,94 Meter breit, 1,43 Meter hoch, mit 2,95 Meter Radstand – ein Fels von Auto. Mit großer Heckklappe und 520 bis 1390 Liter Gepäckraumvolumen werde das neue Modell hohen Ansprüchen an Alltagstauglichkeit und Variabilität gerecht, meint der Hersteller. Rasche Fortbewegung ist schon mal sichergestellt – 330 bis 550 PS werden dafür sorgen. Die Markteinführung ist für 14. Oktober geplant.



FORD FIESTA: Der Fiesta ist der Dauerbrenner im Ford-Programm. Seit 1976 fährt er durch die Welt, nun in achter Generation, die in drei Ausstattungsvarianten (Trend, Cool&Connect, Titanium) wahlweise mit zwei Benzinmotoren und einem Diesel in unterschiedlichen Leistungsstufen bestellt werden kann. Alle Benzin kommen als Dreizylinder, die neu entwickelten Diesel sind Vierzylinder. Stärkere Versionen werden über Abgas-turbolader gekräftigt. Potentielle Käufer dürfen sich durch 25 Ausstattungspakete und etliche Annehmlichkeitsposten wählen. In der Preisliste sind mehr als 30 Varianten mit zwei oder vier Türen plus Heckklappe verzeichnet, die Active-Version kommt nur als Viertürer in einer Outdoor-variante. Das Basismodell kostet 12.950 Euro.



SEAT ARONA: Seat ist jetzt 60 und bringt mit dem Arona das zweite SUV der Marke nach dem so erfolgreichen Ateca auf den Markt. Der Wagen ist das erste SUV im VW-Konzern, das auf der MQB-A0-Plattform aufbaut. Mit 4,14 Länge gehört der Seat zu den kleinen Hüpfern, Marktstart ist im November. Für den stets frontgetriebenen Arona stehen drei Benzin-, zwei Dieseltreibwerke und ein Erdgasmotor (CNG) zur Wahl. Basistriebwerk ist ein Einliter-Dreizylinder mit 95 oder 90 PS. Spitzenmotorisierung ist ein 1,6 Liter großer Benzin mit 150 PS. Der Arona bietet ein Kofferraumvolumen von 400 bis 1280 Liter, er wird mit etlichen neuen Assistenz- und Infotainment-Systemen ausgerüstet. Was es nicht gibt, ist das vielfach gelobte digitale Cockpit aus dem VW Golf.



HYUNDAI KONA: Das kommt davon, wenn man zu lange nach Wolfsburg schaut. Zwar hat Hyundai beim Versuch, zur koreanischen VW-Alternative zu werden, imposante Fortschritte in Technologie, Ambiente und Qualität gemacht. Doch haben die Koreaner nicht nur die deutsche Liebe zum Detail abgekupfert, sondern auch die Lust- und Mutlosigkeit des Vorbilds übernommen. Im November lassen sie nun aber für einen Preis zwischen 17.000 und 19.000 Euro den Kona vom Stapel und brechen dafür mit vielen Konventionen: Sie haben das kleine SUV fast schon dreist gezeichnet und in grellen Farben lackiert. Zunächst gibt es zwei Benzin mit 120 und 177 PS, später folgt noch ein Diesel. Und eine rein elektrisch angetriebene Variante ist schon im Anmarsch.



VW POLO: Volkswagen ist Golf. Aber längst gibt es zwei weitere Modelle, bei deren Wechsel auf die neueste Generation nichts schiefgehen darf: der Tiguan und – der Polo. Der Kleinwagen hat über fünf Generationen rund 14 Millionen Käufer gefunden. Immer stattlicher und selbstbewusster ist er geworden. In der sechsten Generation, die Ende September debütiert, wird er nun endgültig zu dem, was der Golf einst war: das klassenlose Gefährt für Stadt und Land und Jedermann, außen nicht zu groß und innen mit praktischen Talenten. 4,05 Meter ist er lang, das ist Rekord. Die Motorenpalette reicht vom dreizylinderigen 1,0-Liter-Benzinerchen mit 65 PS zum Einstiegstarif von 12.975 Euro bis zum 2,0 Liter TSI mit 200 PS.

MCLAREN 570 S SPIDER: McLaren hat sich innerhalb weniger Jahre auch einen Namen als Hersteller von Supersportwagen gemacht. Jüngstes Produkt aus Woking bei London ist der 570 S Spider. Wie in der Variante mit festem Dach kommt ein 3,8-Liter-V8-Biturbomotor mit 570 PS zum Einsatz. Ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe sorgt für die Kraftübertragung auf die Hinterräder. In 3,2 Sekunden soll der McLaren von 0 auf Tempo 100 beschleunigen. Bis 328 Kilometer pro Stunde steigt der Tacho dann weiter, solange das Dach geschlossen ist. Offen soll Tempo 315 erreicht werden. Das Dach faltet sich elektrisch zusammen und verschwindet unter einer Klappe hinter den Sitzen. Ein noch größerer Hingucker sind die Schmetterlingstüren. Der Preis: 209.000 Euro.



Sie fährt lieber mit der Straßenbahn: Manal al-Sharif lebt jetzt in Sydney – und hat sich dort Ende Juli für unsere Fotografin hinter Steuer gesetzt.



Sie fuhr einfach los

Frauen dürfen in Saudi-Arabien nicht ans Steuer. Manal al-Sharif tat es trotzdem. Und wurde bestraft.

Von Leonie Feuerbach
Foto Tamara Voninski



Als Manal al-Sharif am 17. Mai 2011 die Tür zu ihrem Auto verriegelte, fühlte sie sich so frei wie nie zuvor in ihrem Leben. Sie drehte den Zündschlüssel, legte die zittrigen Hände ans Steuer und fuhr los. Das Video von ihrer Autofahrt stellte sie auf Youtube, wo es sich schnell verbreitete. „In Saudi-Arabien finden Sie Frauen als Professorinnen an Universitäten“, sagt sie darin. „Aber nicht am Steuer eines Autos. Beim Autofahren sind wir Analphabetinnen. Das wollen wir ändern.“ Stunden später saß sie mit zehn anderen Frauen in einer Gefängniszelle.

Das Königreich am Golf ist das einzige Land der Welt, in dem Frauen nicht Auto fahren dürfen. Tun sie es doch, verstoßen sie zwar gegen kein Gesetz, aber gegen die religiösen Normen. Dafür werden sie entlassen, eingesperrt, bedroht, als ausländische Agentinnen dargestellt. Öffentliche Verkehrsmittel gibt es in Saudi-Arabien nicht. Taxis sind während des Berufsverkehrs kaum zu bekommen. Wenn Frauen abends am Straßenrand auf ein Taxi warten, werden sie oft belästigt – wobei sexuelle Belästigung kein Straftatbestand ist. Hausfrauen verlassen wegen des ungeschriebenen Fahrverbots ohne ihre Männer kaum das Haus. Berufstätige Frauen beschäftigen einen Fahrer, für den ein großer Teil ihres Einkommens draufgeht.

Manal al-Sharif hat all das selbst erlebt. Weil die Lage in ihrem Heimatland wegen ihres Engagements für Frauenrechte unerträglich geworden war, zog sie fort. Inzwischen lebt die Achtunddreißigjährige in Sydney. Dort berichtet sie von den absurden Auswüchsen des Fahrverbots.

In einem Land, in dem Geschlechtertrennung herrscht und Mädchen teils schon im Kindesalter nicht mit ihren Cousins spielen dürfen, sollen sich Frauen einen Fahrer aus dem Ausland holen, ihn bei sich wohnen lassen und ständig alleine mit ihm im Auto sitzen. Unter anderen Umständen wäre ein solch intimes Zusammentreffen von Mann und Frau, die nicht verheiratet oder eng verwandt sind, Anlass für Peitschenhiebe. Aber nicht, wenn es darum geht, Mobilität und Selbständigkeit von Frauen zu verhindern.

Bis Manal al-Sharif all das so deutlich sah, legte sie einen weiten Weg zurück. Sie wuchs in einer armen Familie auf. Ihr Vater schlug Frau und Kinder, und auch in der Mädchenschule gab es Prügel. Mit acht Jahren wurde Manal al-Sharif beschnitten. In Saudi-Arabien hat weibliche Genitalverstümmelung eigentlich keine Tradition, aber al-Sharif's Mutter war Ägypterin. Die Familie lebte im ärmsten Viertel Mekkas, der wohl konservativsten Stadt im konservativen Land. Der radikale Islam wahhabitischer Prägung breitete sich in Saudi-Arabien aus. In der Schule sollten abgehängte Fenster die Mädchen vor Blicken schützen. Sportunterricht gab es nicht. Die Spiegel in den Toiletten wurden abmontiert, damit die Mädchen ihre Gesichter nicht betrachten konnten.

Manal al-Sharif versuchte, der strengen Religionslehrerin zu gefallen. Schon als Kind war sie vollverschleiert. Mit 14 Jahren hatte der Wahhabismus sie so radikalisiert,

dass sie die Modezeitschriften ihrer Mutter und die Musikkassetten ihres Bruders verbrannte. Als sie eines Tages doch einmal in die Musik hineinhörte, war sie schon 20 Jahre alt. „Show me the meaning of being lonely“, sangen die Backstreet Boys. Und „There's something missing in my heart“. Manal al-Sharif hatte noch nie etwas so Schönes gehört. Sie merkte, wie einsam sie war, was ihr fehlte. Wie konnte so etwas Sünde sein?

Langsam löste sie sich vom Salafismus. Das lag auch an den Anschlägen vom 11. September 2001; die meisten der Täter waren Saudis. Wichtig war auch ein Arbeitsaufenthalt in den Vereinigten Staaten sieben Jahre später, wo sie sich mit einer Jüdin anfreundete, im Theater zwei Männer sah, die sich küsst – und Autofahren lernte. Die Amerikareise verdankte sie ihrer Arbeit bei der Erdölfirma Aramco. Wegen ihrer guten Leistungen in Schule und Studium war sie als eine der ersten saudischen Frauen zur IT-Sicherheitsexpertin ausgebildet worden und bei Aramco dafür zuständig. Bei dem ursprünglich amerikanischen Unternehmen arbeiten viele Ausländer, und auf dem großen Firmenareal sind die Regeln gelockert. Sie arbeitete mit Männern zusammen, verhüllte ihr Gesicht nicht – und durfte auf dem Gelände sogar Auto fahren.

Bis zum Firmengelände zu gelangen war aber ein täglicher Kampf. Im Aramco-Bus durften nur Männer mitfahren. Also kauften al-Sharif und eine Kollegin zusammen ein Auto, heuerten einen jungen Pakistaner an und ließen sich von ihm fahren. Er konnte keinen Stadtplan lesen, sprach weder Arabisch noch Englisch und baute gleich in der ersten Woche einen Unfall. Die Frauen dirigierten ihn von der Rückbank aus. Fuhr eine von ihnen allein mit ihm, machte er anzügliche Bemerkungen. Eines Abends im April 2011 kam al-Sharif von einem Arzttermin. Es war bereits dunkel, als sie zu einem Taxistand ging. Männer kurbelten ihre Autofenster hinunter, beschimpften sie als Schlampe. Einer fuhr ihr hinterher, als sie in eine Nebenstraße ging. Sie warf einen Stein nach dem Auto, rannte zum Taxistand, brach in Tränen aus – und fasste den Entschluss, künftig selbst zu fahren. Nie wieder wollte sie in so eine Lage geraten.

Manal al-Sharif besaß ein eigenes Auto und einen amerikanischen Führerschein. Mit Gleichgesinnten traf sie sich in ihrem Haus. Bald gab es ein Logo, einen Twitter-Account, einen Facebook-Auftritt der Gruppe „Women to drive“ – und viele Follower. Auch bei der „Arabellion“ in den Nachbarländern hatten die sozialen Netzwerke eine wichtige Rolle gespielt. Al-Sharif wurde unterstützt von einer Journalistin, die ihren Vater nach einem Infarkt nicht ins Krankenhaus fahren konnte; er starb vor ihren Augen. Und von ihrem Bruder, der oft beruflich unterwegs war; weil er sich keinen Fahrer leisten konnte, waren seine Frau und Kinder dann im Haus gefangen.

Am 17. Juni 2011, so der Plan, sollten sich Frauen im ganzen Land ans Steuer setzen, dabei aber keinen Korso bilden. Das Ganze sollte nicht wie ein – verbotener – politischer Protest aussehen. Um andere Frauen zu motivieren, nahm Manal al-Sharif einen Monat vor dem Stichtag das Video auf. Sie hatte die Verkehrsgesetze genau studiert: Nirgends wurde Frauen das Fahren explizit verboten.

Am Abend des 17. Mai 2011 postierten sich Männer ohne Uniformen vor ihrem Haus, hämmerten mal an die Tür, starrten mal einfach nur durch die Fenster ins

Haus. Irgendwann beschloss Manal al-Sharif, mit ihnen zu gehen. Angeblich sollte sie nur ein paar Papiere auf dem Revier unterzeichnen. Stattdessen brachten die Männer sie ins Gefängnis.

Tag und Nacht surrten die grellen Neonröhren. Dauernd Verhöre. Nach einer Woche in Haft hatte sie noch keinen Anwalt gesehen. Damals durften nur Männer als Anwalt arbeiten. Ohne einen männlichen Vormund durfte sie ihren Anwalt nicht treffen. Aber weder ihr Vater noch ihr Bruder durften sie besuchen.

Die überfüllten Zellen wurden nie geputzt, die Toiletten hatten keine Türen, waren allesamt kaputt und stanken. Kakerlaken krabbelten überall herum, ihr Schaben und Klappern brachte die zehn Frauen in der Zelle um den Schlaf. Einige saßen seit Jahren in dem baufälligen Gebäude fest, viele von ihnen Hausangestellte aus Indonesien und den Philippinen, die gegen ihre saudischen Arbeitgeber aufbegehrt hatten. Eine Frau hatte ihre Strafe seit langem verbüßt. Ihr Vater aber wollte sie nicht abholen, und ohne Vormund durfte sie das Gefängnis nicht verlassen.

Manal al-Sharif quälte die Angst, ohne Anklage jahrelang hinter Gittern zu verschwinden. Doch die Rebellen hatten Kontakt zu internationalen Medien aufgenommen, ihr Fall wurde bekannt. Gleichzeitig liefen in Saudi-Arabien Zehntausende junge Leute in den sozialen Medien für ihre Freilassung Sturm. Und schließlich appellierte ihr Vater an den König. Der ließ ihn tatsächlich vorsprechen und forderte ihn auf, seine erwachsene Tochter zu „erziehen“.

Nach neun Tagen wurde Manal al-Sharif entlassen. Doch damit war es nicht vorbei. Sie hatte in dem Video ihr Gesicht gezeigt, ihr Name war durch die Medien gegangen, es war bekannt, dass sie bei Aramco arbeitete. Die hetzerischen Predigten der Imame handelten jetzt von ihr. Sie nannten al-Sharif eine Hure, die den Islam und die Gesellschaft zerstören wolle.

Sie bekam Hassmails, Drohanrufe im Büro: „Wir schaufeln dein Grab.“ – „Du hast dir das Tor zur Hölle geöffnet.“ Polizisten und Richter schickten sie weg, als sie Hilfe suchte. „Die sind froh, wenn die Gesellschaft aufmüppigen Frauen ihre Grenzen aufzeigt“, sagt al-Sharif bitter. Ihrem Bruder erging es noch schlimmer als ihr. Das sei ein typisches Muster: „Um Frauen zum Schweigen zu bringen, attackiert man ihre Brüder und Väter.“

Manal al-Sharif verlor vor Gericht, als sie eine Fahrerlaubnis einklagen wollte. Im Gutachten eines Gelehrten stand, Prosti-



Manal al-Sharif (links) als kleines Mädchen mit ihrer älteren Schwester Muna

tution, Pornographie, Homosexualität und Scheidungen nähmen zu, dürften Frauen Auto fahren. Sie verlor ihre Arbeit und damit die Wohnung. In Oslo hielt sie beim „Freedom Forum“ eine Rede auf Englisch. Radikale versahen sie mit falschen Untertiteln, die sie als Landesverräterin darstellten. Als die Schikane unerträglich wurden, ging sie mit einem brasilianischen Kollegen, der ihr seine Liebe gestanden hatte, nach Dubai.

Ihren Sohn aus erster Ehe musste sie zurücklassen. Denn nach einer Scheidung geht das Sorgerecht in Saudi-Arabien automatisch an den Vater. Die saudischen Gerichte verboten dem Kleinen sogar, seine Mutter zu besuchen. So konnte sie ihren Sohn nur im Haus ihrer ehemaligen Schwiegermutter sehen, die sich um den Jungen kümmert, seit ihr Sohn in zweiter Ehe Kinder bekommen hat. Al-Sharif's Ehe mit ihm war zerbrochen, weil er sie geschlagen und von ihr gefordert hatte, ihr Gesicht zu verhüllen und ihre Arbeit aufzugeben. Ihr Sohn aus zweiter Ehe, der 2014 auf die Welt kam, hat seinen zwölf Jahre alten Bruder nie gesehen. Er bekommt kein Visum für Saudi-Arabien, weil er für den Staat ein uneheliches Kind ist. Denn Saudi-Arabien erkennt al-Sharif's in Kanada geschlossene zweite Ehe nicht an – einen nicht-saudischen Mann darf sie nur mit Erlaubnis heiraten.

Ihr Leben zeigt, was es heißt, eine Frau zu sein in Saudi-Arabien. Obwohl sie seit ein paar Monaten in Australien lebt, hat sie damit nicht abgeschlossen. Von Sydney aus steht sie in Kontakt zu den Frauen, die ihren Kampf weiterführen. Sie wollen nicht nur Auto fahren, sondern auch die männliche Vormundschaft abschaffen – ohne die Erlaubnis des männlichen Vormunds darf eine Frau zum Beispiel nicht ins Ausland reisen.

Es tut sich einiges in Saudi-Arabien. Manal al-Sharif etwa brauchte die Erlaubnis ihres Vaters, um zu studieren und zu arbeiten. Das dürfen Frauen seit diesem Frühjahr auch ohne Einverständniserklärung. An den Mädchenschulen soll es bald Sportunterricht geben. Der Fahrdienst Uber hat die Lage für Frauen verbessert. „Das ist aber nur eine Linderung der Symptome“, sagt al-Sharif. „keine wirkliche Lösung des Problems.“ Sie setzt Hoffnungen auf Prinz Muhammad bin Salman, Kronprinz, Verteidigungsminister und stellvertretender Premier, der erst 31 Jahre alt ist und die Machtbefugnisse der Religionspolizei eindämmt.

Außerhalb ihres Heimatlands wird sie bewundert. Sie reist um die Welt, traf Hillary Clinton, hält Reden, nimmt Preise entgegen. Nun hat sie ein Buch über ihre Erfahrungen geschrieben. „Daring to drive“, auf Deutsch: „Losfahren“. Ein Termin jagt den nächsten. Ständig geht es ums Autofahren. Dabei war das vor allem ein Symbol des zivilen Ungehorsams, sagt Manal al-Sharif. Es ging ihr um die Botschaft: Als Frau bin ich ein erwachsener Mensch, kein Kind.

Das Gefühl von Freiheit und Stärke, das sie bei ihrer ersten Fahrt außerhalb des Aramco-Firmengeländes empfand, stellte sich danach am Steuer nicht mehr ein: „Eigentlich fahre ich gar nicht gerne Auto.“ Freiheit fühlt sie jetzt im Alltag in Sydney, wo die Menschen auf der Straße Musik hören, wo sie sich kleiden, wie sie wollen, wo sie leben, wie sie leben wollen. In Sydney nutzt sie am liebsten die Straßenbahn.

Das Buch „Losfahren“ von Manal al-Sharif erscheint am 28. August im Seccession-Verlag.

Wie Frauen kämpfen

„Die Frauen am Steuer“ heißen sie nur, und das hatte einen negativen Klang. 47 Frauen fuhrten am 6. November 1990 im Konvoi durch Riad. Sie wurden festgenommen, geschmäht und drangsaliert. An dem Fahrverbot für Frauen änderte sich nichts. Heute ist Saudi-Arabien reif für Veränderungen. Das meinen Manal Al-Sharif – und viele weitere Frauen, die in dem Land zu Aktivistinnen wurden.



Wajeha al-Huwaider

Vom Beifahrersitz aus nahm sie das Video auf, das Manal al-Sharif berühmt machte. Die beiden reden darüber, warum Frauen fahren dürfen sollten. Es soll wie eine lockere Unterhaltung wirken, al-Sharif aber ist sichtlich nervös. Die Stimme der Frau auf dem Beifahrersitz wirkt entspannter. Wajeha al-Huwaider ist Aktivistin, Journalistin, Mitbegründerin der Vereinigung für Frauenrechte in Saudi-Arabien – und war mehrmals in Haft. Sie ist Mitte 50 und für viele junge Frauenrechtlerinnen ein Vorbild.



Loujain al-Hathloul

Im Jahr 2014 verbrachte sie 73 Tage im Gefängnis. Denn sie hatte versucht, mit dem Auto aus den Vereinigten Arabischen Emiraten nach Saudi-Arabien zu fahren, um gegen das Fahrverbot für Frauen zu protestieren. 2015 wollte Loujain al-Hathloul sich als Kandidatin bei den Wahlen zum Gemeinderat in Riad aufstellen lassen – vergebens. Vor zwei Monaten wurde die Sieben- und zwanzigjährige abermals verhaftet, am Flughafen von Dammam. Drei Tage später wurde sie wieder entlassen.



Mariam al-Otaibi

„I am My Own Guardian“ lautet die Kampagne saudischer Frauenrechtlerinnen, die das System der männlichen Vormundschaft beenden wollen: „Ich bin mein eigener Vormund.“ Sie erhält großen Zuspruch. 2500 Briefe wurden an den König versandt, ebenso eine Petition mit 15.000 Unterschriften. Eine prominente Vertreterin der Kampagne ist Mariam al-Otaibi. Ihre Brüder verprügelten sie wegen ihres Engagements. Als sie bei der Polizei um Schutz vor häuslicher Gewalt bat, landete sie selbst in Haft: Ihr Vater hatte sie wegen Ungehorsams angezeigt. Später verließ sie das Haus ihrer gewalttätigen Familie. Seit April sitzt sie deshalb wieder in Haft.



Stadt, Land, Fluss:
Der erste Range Rover,
gebaut von 1970 bis 1995,
brachte Luxus in den
Geländewagen. Der
Wagen links, Baujahr
1977, wurde im Juli am
Grand Hyatt Düsseldorf
aufgenommen.

Auf Deutschlands und Europas Straßen findet zur Zeit eine kleine Revolution statt. Nein, es geht nicht um den Wechsel vom klassischen Verbrennungsmotor zur smarten Elektromaschine, den haben wir noch vor uns, wie schnell auch immer er kommen wird. Wir stecken mitten in einer Entwicklung, die vor wenigen Jahren kein noch so guter Auto-Experte vorausgesagt hätte: Wir werden zu einem SUV-Land. Der Anteil der hochbeinigen Autos, die neu zugelassen werden, steigt seit Jahren kontinuierlich. Und ein Ende ist nicht abzusehen. Wahrscheinlich wird in Deutschland in diesem Jahr jedes vierte neu gekaufte Auto ein SUV oder Geländewagen sein. Damit wäre das Segment der Kompaktklasse (VW Golf und andere) überholt. Sollte es dieses Jahr noch nicht dafür reichen, dürfte es spätestens 2018 so weit sein. Eine Fortsetzung des Booms wird bis mindestens 2020 erwartet.

Die Gründe für den Aufstieg sind schnell aufgezählt. SUV-Fahrer lieben die erhöhte Sitzposition, das bequemere Ein- und Aussteigen, den guten Überblick über das Verkehrsgeschehen, vielleicht auch den Blick von oben herab auf die Fahrer in Kleinwagen. Die Fahrzeuge sind in der Regel geräumig, bieten Platz für Kinderwagen, Wochenendeinkäufe und Getränkekisten zugleich. Und dann sind da noch die guten Zug-Eigenschaften, auf die Wohnwagenbesitzer und Reiterfreunde Wert legen. Neben dem schwer in Worte zu fassenden Sicherheitsgefühl, das so eine SUV-Burg nun mal vermittelt.

Besonders Frauen lieben das. In England nennt man die SUV (also Sports Utility Vehicle, sportliches Nutzfahrzeug), mit denen die Mutter ihre Kleinen zur Schule fährt, gerne auch Chelsea Tractor, nach dem vornehmen Stadtteil von London. Der deutsche Begriff Hausfrauen-Panzer ist da weniger schön.

Immerhin jedes vierte SUV gehört hierzulande einer Frau. Dass große Wagen in Mode sind, hilft dem Trend zusätzlich. Dazu kommt: SUV haben einen überdurchschnittlich hohen Wiederverkaufswert, eben weil sie so gefragt sind. Das SUV scheint die eierlegende Wollmilchsau dieses Auto-Jahrzehnts zu sein.

Kein Wunder also, dass sich der SUV-Gedanke nun auch immer weiter nach unten fortsetzt – wobei der Vorteil des guten Platzangebots und der Anhänger-tauglichkeit dabei etwas auf der Strecke bleibt. Beispiele dafür sind der Seat Arona oder der Jaguar E-Pace, die in den Startlöchern stehen. Und wenn erst die SUV-Varianten des neuen VW Polo und des VW Golf kommen, dann heben die Zahlen wohl endgültig ab.

Beeindruckend sind sie schon jetzt. In den achtziger und frühen neunziger Jahren war das Phänomen SUV in dieser Form noch gar nicht bekannt. Damals waren alle Hochbeiner noch echte Geländewagen und hießen auch so. Sie verkauften sich etwa zwischen 50.000 und 60.000 Mal pro Jahr in Deutschland. Die wichtigsten Modelle waren der Mitsubishi Pajero, der Suzuki Vitara und der Nissan Patrol.



Wegweisend: Der Jeep Wagoneer von 1963 gilt als Urvater aller SUV.

Dann stieg Opel mit dem Frontera (der ein umgearbeiteter Isuzu war) in das Geschäft ein und wurde auf Anhieb Marktführer. Damals, 1993, genügten dafür noch gut 15.000 Einheiten.

Vor 1980 waren Geländewagen in Europa etwas für Spezialisten, Abenteurer und das Militär. In Amerika sah das schon immer anders aus. Bereits in der Zeit der Babyboomer waren in den Vereinigten Staaten dicke Gefährte wie der Chevrolet Blazer gang und gäbe. Auto-Historiker sind sich heute einig, dass der Jeep Wago-

neer 1963 das erste SUV nach heutigem Verständnis war. Von den britischen Inseln kam sieben Jahre später der Range Rover, den man ebenfalls so kategorisieren kann. Zwar hatte auch er Starrachsen und ein Untersetzungsgetriebe, war also für den Einsatz abseits der Straße tauglich. Gleichzeitig jedoch bot er mehr Fahrkomfort, ordentliche Fahrleistungen und ein Äußeres, das nicht nach Feld, Wald und Arbeit aussah. Er war der erste „Geländewagen“, mit dem man vor die Oper fahren konnte.



Nummer eins: Der Nissan X-Trail ist heute das meistverkaufte SUV der Welt.

Geht man noch weiter zurück, haben alle SUV ihren Ursprung in den ersten Geländewagen. Der Bekannteste ist der Jeep, der von 1941 an den Amerikanern half, den Krieg zu gewinnen. Aus dem Jeep ist längst eine eigene Marke geworden, wobei es sofort nach 1945 auch zivile Versionen gab (wie den Jeepster). Die militärische Idee, Fahrzeuge für ein möglichst gutes und sicheres Fortkommen abseits der Straßen zu konstruieren, ist noch ein wenig älter. Japan baute 1935 den Black Medal Scout Car, aus Deutschland kennt

man den Tempo G 1200 mit zwei Motoren (vorne und hinten), Geländewagen von Horch und den Mercedes-Benz G5 aus dem Jahr 1937. Und VW brachte seinem Kübelwagen auch gleich noch das Schwimmen bei.

Neben dem Untersetzungsgetriebe, das zusätzliche Kraft auf die Räder bringt – bei wesentlich reduzierter Geschwindigkeit – ist der Allradantrieb für Geländewagen obligatorisch. Bei den SUV von heute ist das längst nicht mehr so. Je kleiner das Auto, desto häufiger verzichten die

HÖHER, SCHNELLER, BREITER

Bald ist jedes vierte neue Auto in Deutschland ein SUV – ein Sports Utility Vehicle. Die Geschichte eines erstaunlichen Aufstiegs.

Von Boris Schmidt, Foto Felix Schmitt

BERLINER PHILHARMONIKER

DIE PFLICHTLEKTÜRE FÜR KLASSIKFREUNDE

DAS MAGAZIN DER BERLINER PHILHARMONIKER

Sichern Sie sich Ihr **Gratis-Heft** zum Kennenlernen:
www.berliner-philharmoniker.de/128-gratis

128
DAS MAGAZIN DER BERLINER PHILHARMONIKER

DIE MUSIK UND DIE NATUR

NEUERFUNDEN AUS RUINEN
Die Besessenen der Wälder

GUSTAVO DUDAMEL IM INTERVIEW
Das Original macht die neue Note

VOKALHELDEN JUGENDCHOR
#ProgrammeUndGeorgFriedrich



Läuft und läuft und läuft: Wieder hatte Volkswagen lange gewartet, bis ein Marktsegment besetzt wurde – jetzt führt der Tiguan die Verkaufsstatistik in Deutschland an.

Kunden auf die Möglichkeit des 4x4 – oder sie ist erst gar nicht gegeben, wie bei den SUV von Peugeot oder dem neuen Opel Crossland. Dann fällt der Vorteil flach, auf Eis und Schnee mehr Traktion zu haben. Allerdings führt der Allradantrieb auch immer zu höherem Spritverbrauch.

Als erstes SUV heutiger Prägung gilt der 3,70 Meter lange kleine Toyota RAV4, der im Herbst 1994 auf den Markt kam. „Automobile wie dieser spezielle Toyota werden als ‚Fun-Cars‘ bezeichnet“, schrieb diese Zeitung im September 1997 über neue Tendenzen im Automobilmarkt anlässlich der damaligen IAA. „Sie verfügen über Allradantrieb und die geländewagentypisch hohe Sitzposition, haben aber keine Starrachsen, sondern einzeln aufgehängte Räder und auch eine selbsttragende Karosserie wie ein Personenwagen. Auch ein Untersetzungsgetriebe, ein Muss für den Einsatz im Gelände, fehlt. Dafür haben Fun-Cars auf der Straße deutliche Vorteile gegenüber waschechten Geländewagen.“

Der Begriff SUV war übrigens ein Jahr zuvor in der Beilage „Technik und Motor“ zum ersten Mal in dieser Zeitung aufgetaucht. Das Akronym blieb noch die Ausnahme. Nur weitere zehn Mal findet es sich bis 1999 im Motorteil der F.A.Z. Dabei hatte Mitte der neunziger Jahre der Siegeszug der SUV begonnen. Auf den RAV4 folgte 1997 der Land Rover Free-

lander, der erste europäische „Fun-Car“. Die Offroad-Spezialisten, die ihren Land Rover 1948 nach dem Vorbild des Jeep geschaffen hatten, brachten zum ersten Mal einen Wagen ohne die typischen Offroad-Attribute heraus, mit Einzelradaufhängung und selbsttragender Karosserie, aber mit Allrad. Fast zur gleichen Zeit schickte Honda den C-RV ins Rennen, und Mercedes-Benz ging mit dem ML gleich zwei Wagnisse ein: dem verwöhnten Mercedes-Publikum neben dem puristischen Arbeitsgerät G einen weiteren Geländewagen zuzumuten und diesen im amerikanischen Bundesstaat Alabama produzieren zu lassen. Auch das wurde eine Erfolgsgeschichte, als die Anlaufschwierigkeiten einmal überwunden waren.

Die M-Klasse oder kurz der ML (das L wurde hinzugefügt, weil BMW geklagt hatte) gehörte zu den SUV-Vorreitern, obwohl er technisch gesehen ein echter Geländewagen war: mit Einzelradaufhängung, aber auch einem Leiterraum, dazu Allrad und Untersetzungsgetriebe. BMW zog 1999 mit dem X5 nach, setzte aber Personenwagen-Technik ein. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts entdeckten immer mehr Produktplaner in der Auto-Industrie das SUV. 2017 hat so gut wie jede Marke einen oder mehrere Hochbeiner im Programm. Bei BMW kamen zum X5 der X3 und der X1 sowie die Coupé-Abwandlungen X4 und X6 dazu. Mercedes-Benz hat heute das Quartett GLA, GLC, GLE und GLS am Start, flankiert vom Urgestein G, das seit 1979 verkauft wird.

Audi präsentierte relativ spät den Q7 (2005) und bietet zudem Q5, Q3 und Q2. Ein Q1 ist in Vorbereitung. Selbst Porsche verkauft inzwischen mehr Macan und Cayenne als Sportwagen. Als Letzte sprangen vor einem Jahr nach Bentley noch Maserati mit dem Levante, Alfa Romeo mit dem Stelvio und Jaguar mit dem F-Pace auf. Und was passiert? Sofort sind die SUV die Verkaufsschlager im jeweiligen Modellprogramm. Belief sich der deutsche Markt für SUV und Geländewagen im Jahr 1999 noch auf rund 100.000 Autos, waren es zehn Jahre später fast 250.000. 2015 stand

man bei fast 600.000, und im vergangenen Jahr wurden exakt 715.268 SUV und Geländewagen zugelassen.

Dass immer noch beide Begriffe verwendet werden, liegt an den offiziellen Begrifflichkeiten des Flensburger Kraftfahrtbundesamts, das beide Gattungen führt und recht willkürlich trennt. Die Audis Q3, Q5 und Q7 sind „Geländewagen“, der kleine Q2 ist ein „SUV“. Bei BMW ist es ähnlich. Bei Licht betrachtet sind alle eine Familie, und die wenigen echten Geländewagen, die es noch gibt, den Jeep Wrangler zum Beispiel, gehören selbstverständlich dazu. Wirklich ins Gelände fahren ohnehin nur ganz, ganz wenige. Marktführer in Deutschland ist der VW Tiguan, für den sich 2016 fast 64.000 Menschen entschieden. Dahinter folgen der Ford Kuga (32.700) vor dem Opel Mokka (32.100) und dem Nissan Qashqai (28.500), knapp vor dem BMW X1 (28.400). Das am häufigsten verkaufte SUV der Welt ist der Nissan X-Trail, der in Amerika als Nissan Rogue vermarktet wird: 766.000 Einheiten waren es 2016.

In diesem Jahr haben sich die Prognosen bestätigt. In den ersten Monaten liegt das Segment der SUV und Geländewagen in Deutschland abermals mit etwa einem Fünftel im Plus. Der Vorsprung der Kompaktklasse im Marktanteil beträgt nur noch vier Zehntel Prozentpunkte: 23,5 zu 23,1 Prozent steht es zum Stichtag 30. Juni. Das Plus von nur 3,1 Prozent für den gesamten Automarkt wird also zum großen Teil von SUV getragen.

Die hohe Nachfrage ist fast ein globales Phänomen. In Europa ist die Entwicklung ähnlich: Aus rund 350.000 SUV im Jahr 1997 sind inzwischen knapp 3,4 Millionen geworden, die im vergangenen Jahr verkauft wurden. Auch in China – mit mehr als 26 Millionen verkauften Autos der größte Markt der Welt – sind die Kunden verrückt nach SUV. In den Vereinigten Staaten waren sie das schon immer: Dort ist ungefähr jedes zweite verkaufte Auto ein SUV, Pick-ups mit eingerechnet. Da hat Deutschland noch einen längeren Weg vor sich. ◀

me
convention

ein cyborg,
ein mönch
und ein CEO
diskutieren über
die zukunft.

mit dir.

september 15–17
festhalle | frankfurt

festival & convention:

- ▶ 3 days, 3 nights
- ▶ 100+ speakers
- ▶ panels, expert talks & workshops

be part & join us!
tickets at:
me-convention.com

#createthenew
[instagram.com/meconvention](https://www.instagram.com/meconvention)
twitter.com/meconvention

in collaboration with



HÖHER,
SCHNELLER,
BREITER



Im Vorwärtsgang: Mercedes-Benz ist seit 1997 mit der M-Klasse erfolgreich.



ALINA LEVSHIN

Mein erstes Auto habe ich recht spät bekommen, da war ich schon Ende 20. Ich habe zwar schon in der Abi-Zeit den Führerschein gemacht, aber nachdem ich den bezahlt hatte, musste ich erst mal wieder Geld für ein Auto sparen. Während der Schulzeit habe ich ein halbes Jahr in Amerika verbracht und hatte dort schon den Führerschein gemacht, allerdings für Automatik und nicht für Hand-schaltung. Meinem Fahrlehrer in Deutschland hatte ich gesagt, dass ich schon fahren kann, deswegen sind wir bei der ersten Stunde gleich mitten in den Verkehr rein. Ich habe dann festgestellt, dass es doch nicht so einfach ist mit der Schaltung, und in der nächsten Fahrstunde haben wir ganz ruhig angefangen.

Damals habe ich viel Geld für Schauspiel-unterricht ausgegeben. Ich habe einen Platz an der Schauspielschule bekommen, und dann kamen die ersten Drehs in den Semesterferien. Mit der Serie „Rosa Roth“ habe ich das erste Geld verdient, das nicht vom Kellnern kam. Durch die Drehs ist Skoda auf mich aufmerksam geworden, und von ihnen habe ich dann mein erstes Auto bekommen, einen silbernen Octavia Combi. Der hatte ein gläsernes Schiebedach, durch das die Sonne reinkam und durch das man die Bäume sehen konnte.

Ich fahre gern raus aus Berlin an abgelegene Orte, ich liebe die Natur und das Meer. Die Seen um Berlin erinnern mich wenigstens etwas daran. Bei solchen Ausflügen werde ich dann einfach alles in den Kofferraum. Wasser, Kleingeld für die Parkautomaten, Nussriegel und Sonnenbrillen habe ich immer dabei. Ich weiß, dass man in Berlin kein Auto braucht, man kommt gut mit der Bahn überall hin. Aber ich wollte unbedingt dieses Gefühl von Freiheit.

Die Schauspielerin Alina Levshin, geboren 1984 in Odessa, war zuletzt als Käthe Daxler im Fernsehfilm „Die Daxlers“ zu sehen.



CEM ÖZDEMİR

Das erste Auto, das ich mir neu kaufte, war ein Opel. Es hätte auch nicht anders sein können: Mein Vater ist in Deutschland zeitweilens Opel gefahren, Kadett oder Ascona. Damit sind wir auch immer in die Türkei gefahren, als ich noch ein Kind war. Drei Tage dauerte die Reise, und in der Türkei ging es auf holprigen Straßen weiter. Nur mein Vater konnte fahren; meine Mutter hat keinen Führerschein.

Das Auto war immer komplett voll, nicht nur Kofferraum und Dachgepäckträger, auch innen. Wir hatten Geschenke für alle in der Türkei dabei, von Damenstrümpfen über Nutella und Waschmittel – in den Siebzigern waren viele Dinge Mangelware. Bei der Rückfahrt war es keineswegs besser, da hatten wir die ganzen Geschenke aus der Türkei dabei. Außerdem hatten meine Eltern alles gekauft, was man damals in Deutschland nicht bekam, Wassermelone oder eingelegtes Gemüse zum Beispiel. Das Auto war so vollgepackt, dass ich meine Füße nicht auf den Boden stellen konnte. Ich musste diese drei Tage mehr oder weniger im Schneidersitz verbringen.



MARIO KOTASKA

Mein erstes Auto war das von meiner Oma, ein dunkelblauer VW Polo, ein GT, das weiß ich noch genau. Den durfte ich am Wochenende fahren, wenn ich ihn gewaschen und gesaugt hatte. Ich bin auf dem Dorf groß geworden und bin damit in die Schule, in die Stadt und in die Disco gefahren. An den Rückspiegel hatte ich das Vereinslogo meines Tischtennisvereins gehängt und die Auszeichnung meines High-School-Abschlusses vom Auslandsjahr in Amerika.

Gegenüber von mir wohnte ein guter Kumpel, der auch ein Auto hatte. Da ging dann schon ein kleiner Wettstreit los, wer das sauberste Auto hat und die lauteste Anlage. In meinem ersten Auto habe ich viel Tote Hosen gehört, aber auch Depeche Mode und The Cure. In meiner Straße wohnten insgesamt vier Jungs mit Autos, und der Samstag war immer unser großer Tag: Da haben wir unsere Autos gewaschen und die Bundesliga-Konferenz gehört. Ich bin ein Autonarr. Meine Urgroßmutter hat mir schon die ersten

MEIN ERSTES AUTO

Wie war das damals, mit 18 Jahren und frisch bestandenem Führerschein? Prominente erinnern sich an frühe Fahrten. Aufgezeichnet von Ariane Dreisbach



CRO

Mein erstes wirklich eigenes Auto war für mich *freedom*: eine khakifarbene Mercedes-G-Klasse. Eigentlich doppelte Freiheit, weil ich damit nicht mal an die Straße gebunden war. Ich habe ständig den Off-Road-Knopf gedrückt und bin querfeldein über Wiesen gefahren. Es sah immer aus wie Sau. Meine Maske war natürlich auch immer am Start. Lag auf dem Rücksitz, *always prepared*. Konnte auch ab und an hilfreich sein, wenn man mal von der Polizei angehalten wurde.

Ich mag schöne und schnelle Autos. Ein alter Mustang oder Mercedes sind *nice* – eher so auf Understatement. Ich fahre gern, viel zu viel und viel zu gut. Allein auf dem Weg zum Studio sind fünf Blitzer, da könnte ich drei Mal am Tag den Führerschein verlieren. Im ersten Auto hatte ich immer eine Decke, falls es mal kalt wird. Und ein Ladekabel! Damals gab es tatsächlich noch CDs. Eine

Weile hatte ich sogar eine Matratze im Kofferraum. Damit habe ich mal meine Freundin am Flughafen abgeholt, und wir sind drei Tage querfeldein gefahren und haben im Auto gepennt. Bei mir im Auto läuft

alles, was gut ist. Wenn ich nachts auf der Autobahn bin und mein Mädchen auf dem Beifahrersitz schläft, darf von Teddy Pendergrass bis Otis Redding auch gerne Klassik laufen. Mit den Jungs unterwegs ist das eher eine Hip-Hop-Roots-G-Funk-Pre-Party im Auto. Mit der G-Klasse war *cruisen* angesagt. Zu der Zeit kam auch das Feature zu dem Track „8 km/h“ mit Haftbefehl zustande – mit 'nem Outro von Hafti, der alles auf den Punkt bringt: „Ich bin wieder irgendwo, aber nicht daheim. Egal, wo ich bin, werd' ich nicht lange sein. Noch 3 Stunden fahr'n, jap, bis wir da sind. (...) Ey yo, wir cruisen im Truck. Ich und meine Crew komm'n in deine Stadt. Also bleib cool, Junge, mach Platz. Hier komm'n (Carlo und der Babo). Carlo kommt in der G-Klasse; H-A-F-T im AMG-Paket.“

Cro, 27 Jahre alt, ist Rapper, DJ und Musikproduzent. Sein neues Album „fake you.“ erscheint am 8. September.



Freie Fahrt: Cros eigener Mercedes G war meist nicht ganz so porentief rein – der Rapper fuhr damit gerne mal querfeldein.

Ich mag noch heute keine langen Autofahrten, da wirkt die Kindheit nach. Wegen des Wahlkampfes muss ich jetzt wieder mehr Zeit im Auto verbringen, als mir recht ist. Aber ich versuche das, wann immer es geht, durch Zugfahrten zu ersetzen. Privat fahren wir ein Hybridauto, wie auch auf der Tour. Ein reines Elektrofahrzeug ging leider nicht, weil die Lade-Infrastruktur für unsere Bedürfnisse noch nicht stimmt. Mein allererstes Auto war ein gebrauchtes, von dem ich nicht einmal mehr die Marke weiß. Das Wichtigste waren damals die Boxen. Mit Freunden habe ich die Innenverkleidungen der Türen abgemacht, um die Lautsprecher und die Anlage anzubringen und mühsam die Kabel zu verlegen. Unser Highlight: mit der Anlage im Auto herumzufahren. Der Sound war toll. Eigentlich sind wir vor allem gefahren, um Musik zu hören. Damals habe ich meistens The Who gehört, die zweite Seite der Kassette Life at Leeds, Led Zeppelin und die Stones. Die Kassetten habe ich heute noch. Ab und zu höre ich sie auch noch.

Cem Özdemir, 51 Jahre alt, ist seit November 2008 Bundesvorsitzender der Partei Bündnis 90/Die Grünen.



STELLA DEETJEN

Mein erstes Auto habe ich von meinem Opa geerbt: ein laubfroschgrüner VW Passat mit Schrägheck, den ich Kermit getauft habe. Ich habe mich dafür geschämt, weil es so hässlich war. Trotzdem war es die große Freiheit, ich bin damit gleich nach Rom gefahren. Dort habe ich in der Nähe des Bahnhofes gewohnt, da waren viele komische Leute unterwegs. Ich hatte mir schon eine Lenktradkral geholt, damit niemand mein Auto klaut, aber die Obdachlosen haben einfach die Scheiben eingeschlagen, um im Auto zu schlafen. Es roch deshalb immer nach Schweiß, Urin und altem Wein. Sie ließen dann auch ihre Sachen im Auto, Pullis und so. Meine deutschen Mitbewohnerinnen haben sich später so geekelt, dass sie sich nur noch auf Plastiktüten gesetzt haben im Auto. Ich fand das nicht so schlimm. Wenn ich abends mit dem Auto in die Disko wollte, habe ich die Obdachlosen einfach geweckt. Ich war damals 19 oder 20 Jahre alt und immer in Eile. Es gab Fahrten nach Rom, bei denen ich nicht mal ausgestiegen bin, damals wurde ja noch für einen getankt. Meinen Papa habe ich vor der ersten Fahrt nach der Strecke gefragt. Er hat mir die grobe Richtung genannt. Gotthard-Tunnel wusste ich, sonst habe ich mich durchgefragt.

Ich habe immer viel Radio gehört im Auto, weil ich oft alleine gefahren bin: R'n'B und italienische Lieder, die die Jungs auf der Piazza mit der Gitarre gespielt haben. Irgendwann habe ich das Auto noch hippiemäßig angemalt, mit Om und Yin und Yang. Dabei habe ich das ganze Viertel in Rom kennengelernt, weil ich überall was geliehen habe, ich brauchte ja eine Leiter fürs Dach und so. Als sich das Auto mal spontan selbst geheilt hat, habe ich es in Salvatore umbenannt. Als es mir gestohlen wurde, habe ich das bei der Polizei gemeldet. Die Polizisten haben sich kaputtgelacht.

Stella Deetjen, 1970 in Frankfurt geboren, wollte eigentlich in Rom Fotografie studieren. Stattdessen zog sie nach Indien und baute dort die Hilfsorganisation „Back to life“ auf.



TIMO GLOCK

Guter Start: Timo Glock bekam seinen eigenen BMW damals umsonst.

Als ich mein erstes Auto hatte, einen BMW 316i Compact, habe ich alles damit gemacht und jeden Meter genutzt. Ich hatte schon mit siebzehneinhalb Jahren mit dem Führerschein angefangen, damit ich ihn mit 18 gleich habe. Den BMW musste ich nicht kaufen, ich habe ihn von einem Autohaus bekommen, weil ich damals im Formel BMW Junior Cup gefahren bin. Überhaupt habe ich mir nur ein einziges Auto selbst gekauft. Deswegen hatte ich nie eine enge Beziehung zu meinen Autos, sie waren ja nicht mein Eigentum. Zum Auto an sich habe ich keine Liebesbeziehung. Ich nutze es zwar jeden Tag, wichtig ist mir aber das Fahren. Das liegt bei mir in der Familie – mein Vater ist früher hobbymäßig Kart und Motocross gefahren. Das Motorsportvirus ist dann auch auf mich übersprungen, meine Leidenschaft ist das Rennfahren. Das gefällt mir besser als das alltägliche Fahren, weil mir da keiner im Weg rumsteht. Privat fahre ich auch gern schnell, aber tagsüber geht das



MARIA HÖFL-RIESCH

Mein erstes Auto war ziemlich auffällig: ein Golf-3-Cabrio in Gelb, mit schwarzem Verdeck und schwarz-gelben Lederstufen. Überhaupt war die Innenausstattung auf die Außenfarbe abgestimmt. Der Wagen hatte Leichtmetallfelgen und weiße Blinkleuchten. Ich glaube, Colour Concept Avantgarde hieß das Modell. An die technischen Details erinnere ich mich nicht mehr genau, auf jeden Fall hatte er ABS, elektrische Fensterheber und Airbags. Und das Verdeck ließ sich automatisch öffnen. Heute ist es ein Lieb-haberstück, damals war es für mich vor allem praktisch. Ich war fürs letzte Schuljahr aufs Skigymnasium nach Berchtesgaden gewechselt. An meiner alten Schule in Garmisch-Partenkirchen ließen sich Unterricht und Sport nicht mehr unter einen Hut bekommen. Einige Lehrer hatten wenig Verständnis dafür, dass ich so oft fehlte. Ich war zu der Zeit praktisch schon Profi, startete bereits im Ski-Weltcup. Am liebsten hätte ich die Schule hingeschmissen, aber das erlaubten meine Eltern nicht – zum Glück, sage ich heute. In Berchtesgaden lief es dann viel besser. Dort wurde der Unter-



Ausbaufähig: So brav wie die Standardversion sah Stella Deetjens VW Passat nicht aus – der war mit Om, Yin und Yang bemalt.



Der Kleinschnittger ist in Amerika heute noch ein Hingucker.

richt auf unsere sportlichen Aktivitäten abgestimmt. Am Ende hatte ich ein ordentliches Abitur in der Tasche. Es war aber nicht so einfach, zwischen Garmisch und Berchtesgaden hin- und herzukommen. Vor allem zu den Zeiten, die für mich in Frage kamen. Deshalb gaben mir meine Eltern den gelben Golf, den sie sich als „Sommerkutsche“ zugelegt hatten. Noch bevor ich 18 wurde, machte ich den Führerschein, musste allerdings bis zu meinem Geburtstag warten, ehe ich fahren durfte. Soweit ich mich erinnere, war ich eine vernünftige Fahranfängerin: kein Crash, kein Ärger mit der Polizei. Erst später, als ich mir von meinen Siegprämien einen Audi R8 leisten konnte, ist mein Temperament manchmal mit mir durchgegangen. Sagen wir: Ich ließ nicht jeden Blitzer aus, kassierte einige Strafzettel. Was aber auch kein Wunder war, bei so vielen PS unter der Haube. Heute bin ich immer noch gern flott unterwegs, halte mich aber an die Geschwindigkeitsvorgaben – jedenfalls meistens.

Die ehemalige Skirennläuferin Maria Höfl-Riesch, 32 Jahre alt, ist eine der erfolgreichsten Wintersportlerinnen. Sie gewann allein drei Goldmedaillen bei Olympischen Spielen.



ULRICH WICKERT

Mein erstes Auto werden die meisten Leute nicht kennen, das war ein roter Kleinschnittger. Er hatte sechs PS, keinen Rückwärtsgang und keinen Anlasser. Man musste sich auf den Fahrersitz setzen und an einem langen Seil ziehen, wie bei einem Rasenmäher. Wenn man Glück hatte, sprang das Auto dann an. Ich habe es 1968 für 400 Mark von einem Freund gekauft. In den Zweitaktmotor musste ein Gemisch wie für Mopeds. Der Kleinschnittger hatte auch keine Türen, sondern nur tiefer ausgeschnittene Seiten. Die hatte mein Freund zuvor mit großen Blumen beklebt, das sah wunderbar aus.

Der fehlende Rückwärtsgang war kein Problem, den braucht man ja nur zum Einparken. Das Auto war aber so leicht, dass man es einfach in die Lücke heben konnte. Einmal kam ich nachts nach Hause und hob mein Auto vor meiner Studentebude in die Parklücke, als die Polizei kam. Den Polizisten habe ich erklärt, dass das mein Auto ist und ich gerade einparke. Darüber haben sie sich sehr amüsiert und mir dann noch geholfen.

Der Kleinschnittger war ein Cabrio, und wenn das Dach zu war, konnte ich nur mit schiefgelegtem Kopf darin sitzen. Deswegen bin ich am liebsten offen gefahren, da guckte ich immer ein Stück über die Windschutzscheibe rüber. Auf leicht abschüssigen Strecken konnte ich es mit dem Auto bis auf 70 Kilometer pro Stunde bringen, das habe ich aber nicht oft gemacht. Schon wenn ich mit 50 auf eine Ampel zufuhr, hatte ich immer das Problem: Wann wird sie orange? Dann musste ich nicht nur bremsen, sondern auch die Handbremse zu Hilfe nehmen. Der Kleinschnittger war ein Hingucker, alle fanden ihn wunderbar. Ich wohnte in der Nähe der Universität, und jeder wollte mal mitfahren. Als das Auto irgendwann kaputt war, haben es mir Freunde für einen Filmdreh für 200 Mark abgekauft. In einer Szene fuhr das Auto dann in eine Kiesgrube und versank – ein würdiges Ende.

Ulrich Wickert, 1942 in Tokio geboren, ging nach seinem Studium in Bonn zur ARD. Von 1991 bis 2006 moderierte er die „Tagesthemens“.

FOTOS: WONGE BERGMANN; PICTURE ALLIANCE; © DPA; RA MAURITZUS; © HERSTELLER; © DFP IMAGES

LENA
GORELIKJOHANN
VON BÜLOW

Ich habe mit 18 Jahren den Führerschein gemacht, weil ich in einem kleinen schwäbischen Ort wohnte, aus dem ich nur weg wollte. Das erste Jahr bin ich den uralten silbergrauen VW Jetta meiner Eltern gefahren. Ich habe ihn total geliebt, aber meine Freunde haben sich über ihn lustig gemacht. Sie hatten schon CD-Player im Auto, und ich habe noch Kassetten gehört. Den Wackeldackel hinten drin, den mir meine Eltern zum Führerschein geschenkt hatten, fanden sie total peinlich.

Für meine Eltern ist Autofahren eine große Sache – meine Mutter hat keinen Führerschein, mein Vater hat ihn mit 50 Jahren gemacht. Er konnte zwei Strecken fahren: zum Bahnhof, wenn Besuch kam, und zum Supermarkt. Tanken musste er nur alle drei Monate. Ich habe damals gelogen und behauptet, ich fahre zum Bahnhof, und fuhr dann zu meiner Jugendliebe, 30 Kilometer entfernt. Damit es niemand bemerkte, bin ich den Rückweg in irrem Tempo gefahren.

Der Jetta war Freiheit. Alle Fenster aufzureißen, die Arme rauszustrecken, die Musik laut mitzugrölen, das Auto voller Freunde. Autofahren fasziniert mich dann, wenn es keinen Sinn hat. Ich liebe es noch heute, mich einfach ins Auto zu setzen, drauflos zu fahren, nicht zu wissen wohin. Mit den dicken Atlanten hatte ich früher immer das Gefühl, ich komme auch in Italien an oder in Norwegen, wenn ich nur weiterfahre. Das erste Auto, das wirklich mir gehörte, habe ich Jahre später gewonnen. Ich hatte einen Streit mit meinem Mann, weil er für 50 Euro Lose gekauft hatte. Er hat sie trotzdem mit mir geteilt, und dann habe ich wirklich einen BMW gewonnen. Günther Jauch wartete auf der Bühne. Ich war so aufgeregt, dass ich ihm versprach, das Auto nicht zu verkaufen. Vier Monate später kam mein erstes Kind auf die Welt. Weil wir auch einen riesigen Hund hatten, wurde das Auto zu klein. Ich habe es dann doch verkauft.

Lena Gorelik wurde 1981 in Leningrad geboren und kam 1992 mit der Familie nach Deutschland. Über Roadtrips schreibt sie auch in ihrem neuen Roman „Mehr Schwarz als Lila“.



Fürs Cabrio reichte es bei Johann von Bülow nicht – für den Saab schon.



Bloß weg hier: Dafür ist ein uralter silbergrauer VW Jetta, wie ihn Lena Gorelik fuhr, genauso gut wie jedes andere Auto.



Hubert G: Julia Maliks Geländewagen war damals nur ein Dreitürer – wichtiger war aber sowieso der Vierrad-antrieb.

JULIA
MALIK

Ich bin autoverliebt. Mein erstes Auto mit 18 Jahren war ein hellgrauer Mercedes-Geländewagen, alt und kastig, mit drei Türen und fünf Sitzen. Ich habe es Hubert genannt, weil es so ein Jägerauto war. Es war ein Geschenk meiner Eltern, sie wollten damit meine Unabhängigkeit unterstützen, damit ich nicht immer bei irgendwelchen Männern mitfahren muss. Das Auto war toll, damals bin ich viel geritten, und damit konnte ich alles aus dem Matsch ziehen.

Mein erstes Auto war wie ein Haus für mich. Da habe ich immer alle essentiellen Sachen drin gehabt, eine Decke, ein Handtuch, einen Badeanzug. Ich habe auch immer wieder im Wagen geschlafen. Ich habe es geliebt, wie der Regen auf das Dach trommelt und dass man so hoch über allem lag. Und Musik musste immer dabei sein. Damals habe ich viel Bob Dylan gehört, Radiohead, The Doors, David Bowie und Patti Smith. Einmal bin ich mit Hubert mit einer Freundin bis nach Südfrankreich gefahren, einfach immer weiter. Wir haben

im Auto geschlafen oder daneben gezeltet. Die Liebe zum Autofahren habe ich von meinem Vater. Er hatte immer besondere Autos, alte, geschwungene Mercedes. Ganz früher hatten wir auch einen Lastwagen, den mein Vater mit Küche und Betten ausgebaut hatte. Auf dem Dach konnte man wunderschön frühstücken. Damit sind wir durch Dänemark und Frankreich gereist und überall so lange geblieben, wie wir wollten. Ich liebe Autofahren noch heute, dieses merkwürdige Unabhängigkeitsgefühl: Man ist, wo man ist. Mit dem Auto kann man schön langsam und unmittelbar verreisen. Wenn ich noch die Kinder im vollgepackten Auto habe, dann kann mir niemand was. Sobald ich losfahre, ist das Ankommen gar nicht mehr so wichtig. Ich empfinde es als Luxus, mit dem Auto einfach anhalten zu können, wo ich möchte. Wenn jemand aus der Familie sagt: „Hier gefällt es mir!“, dann bleiben wir. Okay, nicht jedes Mal.

Julia Malik, 1976 geboren, wurde als Film- und Theaterschauspielerin bekannt. Gerade dreht sie für das ZDF in Schweden.

Mit Mitte 20 habe ich mir einen petrolblauen Saab 900 Turbo gekauft, das war mein erstes Auto. Für ein Cabrio hat das Geld leider nicht gereicht. Drei Jahre vorher hatte ich schon mal versucht, mir dieses Auto zu kaufen. Das Auto, das ich für mein Geld bekommen hätte, hatte aber so viele Macken, dass ich doch noch gewartet habe. Ein Kollege, der auch einen Saab hatte, hat mich an seinen „Saab-Dealer“, wie wir ihn genannt haben, vermittelt. Der hat mir dann auch meinen Gebrauchten verkauft. Gleich nach zwei, drei Wochen hatte er einen Getriebeschaden, also die völlige Katastrophe. Der Händler hatte aber so ein schlechtes Gewissen, dass wir uns die Reparaturkosten geteilt haben.

Viele meiner Freunde hatten mit 18 den Golf von Mutti übernommen. Damals habe ich sie schon um dieses Freiheitsversprechen beneidet. Das ist zwar ein doofes Klischee, aber trotzdem. Wir waren vier Jungs, und wir haben vor jeder Fahrt ausgelost, wer wo sitzen darf. Es gab eine Rangordnung von A bis D. Der Fahrer war A, der Beifahrer B. Der schlechteste Platz D war der hinter dem

Fahrer – der durfte nämlich den Sitz so weit nach hinten machen, wie er wollte.

Was nicht fehlen durfte im Auto, war Musik. Damit kann Autofahren wie Kino sein. Wenn gute Musik läuft und draußen eine schöne Landschaft vorbeizieht, ist es der richtige Film. Als ich mein erstes Auto hatte, war ich an verschiedenen Theatern in Mainz, Zürich und Leipzig engagiert. Deswegen bin ich mit dem Saab mindestens 40.000 Kilometer im Jahr gefahren. Ich hatte ihn eineinhalb oder zwei Jahre, dann habe ich ihn leider geschrottet. Ich bin etwas zu sportlich in eine Straße eingebogen, und ein anderes Auto ist mir vorne in die Seite reingefahren, alles war verzogen. Danach hatte ich noch mal einen Saab 900 Turbo, aber auch der ist schnell kaputtgegangen. Dann habe ich es aufgegeben mit diesem Modell.

Johann von Bülow, 1972 geboren, ist Film- und Theaterschauspieler. Mit Loriot (Vico von Bülow) ist er nur entfernt verwandt.

MARGARITA
BROICH

Mein erstes Auto war ein Fiat 124 in einem ziemlich hässlichen Orange. Wir wohnten im Wiedbachtal, 25 Kilometer von meinem Gymnasium entfernt. Nachdem ich glücklich einen „Idiotentest“ bestanden hatte – so nannte man den tatsächlich –, durfte ich schon mit 17 den Führerschein machen. Die Busfahrt zur Schule hätte hin und zurück mehr als zwei Stunden gedauert. Allerdings durfte ich bis zur Volljährigkeit nur diese eine Strecke fahren. Daran habe ich mich auch gehalten, aus Angst, den Führerschein zu verlieren. Die Straße war von Bäumen gesäumt und folgte einem kleinen Fluss mit vielen Windungen. Jeden Morgen bin ich gegen die Uhr zur Schule gerast, immer wieder eine oder eine halbe Minute schneller. Wenn ich heute daran denke, wird mir nur noch schlecht. Würden meine Kinder so Auto fahren, müsste ich sie einsperren. Den Fiat hatte ich von einem meiner Brüder sozusagen geerbt, er sah aus wie eine Kinderzeichnung. Aber die ersten Fahrten mit dieser Kiste waren für mich wie eine Explosion. Ich war frei, beweglich, ich konnte alle Kühe hinter mir lassen und in Neuwied ins Kino gehen oder ins klitzekleine Theater. In meiner Erinnerung war es ein fast erhabenes Gefühl, im Besitz eines Führerscheins zu sein. Meine Eltern ahnten selbstverständlich nichts von meinem bekloppten Fahrstil. Das Auto hatte ein Radio, aber keinen Kassettenrekorder, und war mit schrecklichen Prillblümchen „verschönert“. Da man den Kofferraum verschließen konnte, lag dort meistens meine Kamera. Mein zweites Auto war ein wunderschöner, alter, taubenblauer Mercedes 230 mit durchgehender Sitzbank und weißem Lenkrad. Ein Traum. Der tauchte dann auch auf meinen Fotos auf. Auf seiner Motorhaube sah jeder gut aus, sogar mein Bruder. Aber mit meinem kleinen Fiat fing tatsächlich das Leben an. In Berlin ist ein Auto überflüssig, aber im Westerwald unbedingt erforderlich. Nur ein fliegender Teppich wäre schöner gewesen. „Baby you can drive my car...“

Margarita Broich, 1960 in Neuwied geboren, ist Fotografin und Schauspielerin, unter anderem im Frankfurt-„Tatort“.

DER KELCH TEST

Mit 1,6 Promille geht es für Autofahrer direkt zum Idiotentest. Aber wie viel Bier sind das überhaupt? Unser Autor wollte es wissen – und staunte nicht schlecht.

Von Lukas Weber

Foto Victor Hedwig



Grenzverträge: Hat ein 80 Kilogramm schwerer, 35 Jahre alter Mann dieses Ensemble intus, kommt er auf einen Blutalkoholwert von 1,6 Promille.

Zu den schlimmsten Urängsten, die den Menschen plagen können, gehört der Verlust der Beweglichkeit. Wahrscheinlich ist der Autofahrer deswegen bereit, verbissen und mit allen Tricks um seinen Führerschein zu kämpfen, während er die saftige Geldstrafe, die mit seinem Vergehen verbunden ist, vergleichsweise locker hinnimmt. Vom dringlichen Wunsch, wenigstens die Fahrerlaubnis zu retten, leben Heerscharen von Verkehrsanwälten.

Denn leider ist in vielen Fällen die Angst nicht so groß, dass man sich stets gesittet verhält. Anders ist es kaum zu erklären, dass sich alljährlich rund 100.000 Menschen freiwillig eine medizinisch-psychologische Untersuchung MPU antun, die im Volksmund Idiotentest genannt wird. Gezwungen wird keiner, aber ohne ist der Lappen halt auf Dauer weg.

Die Kunden dort sind, sagen wir es ehrlich, überwiegend Säufier. Erst mit deutlichem Abstand folgen die notorischen Schnellfahrer und die Kiffer. Wer gerne ein paar Glas zu viel hebt, dem ist jedes Mittel recht, um in der Verkehrskontrolle nicht aufzufallen. Im Internet kursieren deshalb allerlei Tricks für solche Fälle. Zum Beispiel soll eine Kupfermünze – am besten ein Fünf-Cent-Stück, weil es die größte ist – unter der Zunge die Anzeige des Testgeräts verwirren. Sie muss, wegen der Hygiene, zuvor in Gebissreiniger gebadet worden sein. Dem Effekt schadet das nicht – es gibt keinen. Minzpillen und Knoblauchzehen sind zwar wirksam, aber nicht in der erwünschten Richtung, weil sie den Verkehrshüter misstrauisch machen. Ein Geheimrezept gibt es freilich: den

Mund voller Eiswürfel, das kühlt den Atem und senkt den angezeigten Alkoholwert. Aber wer hat schon ein Eisfach im Auto und traut sich auch noch, den Schupo anzuschmelzen?

Woher wir das alles wissen? Wir haben es ausprobiert. Das geht so: Man nehme sich reichlich Zeit für eine Auswahl geistreicher Getränke und einen Alkoholtester, dann kann's losgehen. Erste Versuche des Autors im Rahmen eines Workshops des Gymnasiums führten zu ausgelassener Heiterkeit unter den Klassenkameraden, aber nicht zu brauchbaren Ergebnissen. Grund waren die damals üblichen Pusterföhrchen, deren Inhalt sich im Atemalkohol mehr oder weniger grün verfärbt – sie sind für Messungen viel zu ungenau.

Seit Mitte der neunziger Jahre pustet der deutsche Autofahrer in Geräte, die einem alten Mobiltelefon ähneln. So etwas kann man kaufen, es gibt sie schon für wenige Euro an der Tankstelle. Allerdings sehen die Billigheimer nur von weitem so aus wie jene der Polizei, und vor allem funktionieren sie nach einem anderen Prinzip: Die Luft wird über Halbleiter geblasen, deren elektrische Leitfähigkeit durch das Ethanol steigt. Die dafür verwendeten Metalloxide müssen zuvor heiß werden, also dauert es ein wenig bis zur Messung. Die freilich kann man sich sparen. Besser kommt klar, wer einen dreistelligen Betrag investiert und sich einen Tester anschafft, der nach dem Prinzip der Brennstoffzelle funktioniert: Je höher der Strom, der fließt, desto mehr Alkohol ist im Blut. Und je sensibler die Sensoren, desto teurer. Die Geräte der Polizei kosten etwa 600 Euro und sind recht genau.

Mit so einem Exemplar startet unser zweiter Versuch. Der Autor ist gleichsam TÜV-geprüft, denn er hat im Dienste der Zeitung an einem Gelage des hessischen Überwachungsvereins teilgenommen, der das regelmäßig für Verkehrsjuristen anbietet. Das Ziel: Herantrinken an die magischen 1,6 Promille, mit denen der erpaptete Kraftfahrer automatisch zum Idiotentest geladen wird. Der Zweck ist leicht erklärt: Es geht um das Märchen von den zwei Bierchen, mit dem der berauschte Delinquent dem Advokat gerne seine relative Unschuld beteuert.

Spaß macht der Selbstversuch nicht unbedingt. Der Testtrinker fühlt sich als Laborratte, das Ambiente ist steril, das Essen (Schnitzel mit Kartoffelsalat) durchschnittlich. Und der Wein gruselt den Gourmet. Dennoch weist das Messprotokoll in der ersten Stunde vier Glas Weißburgunder aus; da er leicht ist, entspricht das 50 Gramm reinem Alkohol. Die nächste halbe Stunde gehört dem zweiten Schnitzel, gewürzt mit zwei Ramazzotti und zwei Grappa. Das Essen verhindert die Aufnahme des Alkohols ins Blut nicht, verzögert sie aber. Der Grappa ist genießbar, es folgen also vier weitere, mittlerweile sind zweieinhalb Stunden um. Bier auf Wein, das ist fein, den Abschluss bilden folglich drei hastig gekippte Flaschen Pilsner. Laut Protokoll kommen an diesem Abend 150 Gramm Alkohol zusammen.

Rechnen wir. Eine Näherung liefert die Widmark-Formel. Die Promille ergeben sich demnach aus der Alkoholmenge in Gramm, verteilt auf die Körperflüssigkeit. Deren genauen Anteil am Gewicht wird kaum jemand kennen, weshalb Verfeinerun-

gen der Formel, die Alter, Fettanteil und Körpergröße berücksichtigen, kaum Erkenntnisgewinn bringen. Für Männer werden etwa 68 Prozent, für Frauen 55 Prozent angenommen. Macht für den knapp 90 Kilogramm schweren Tester errechnete 2,5 Promille.

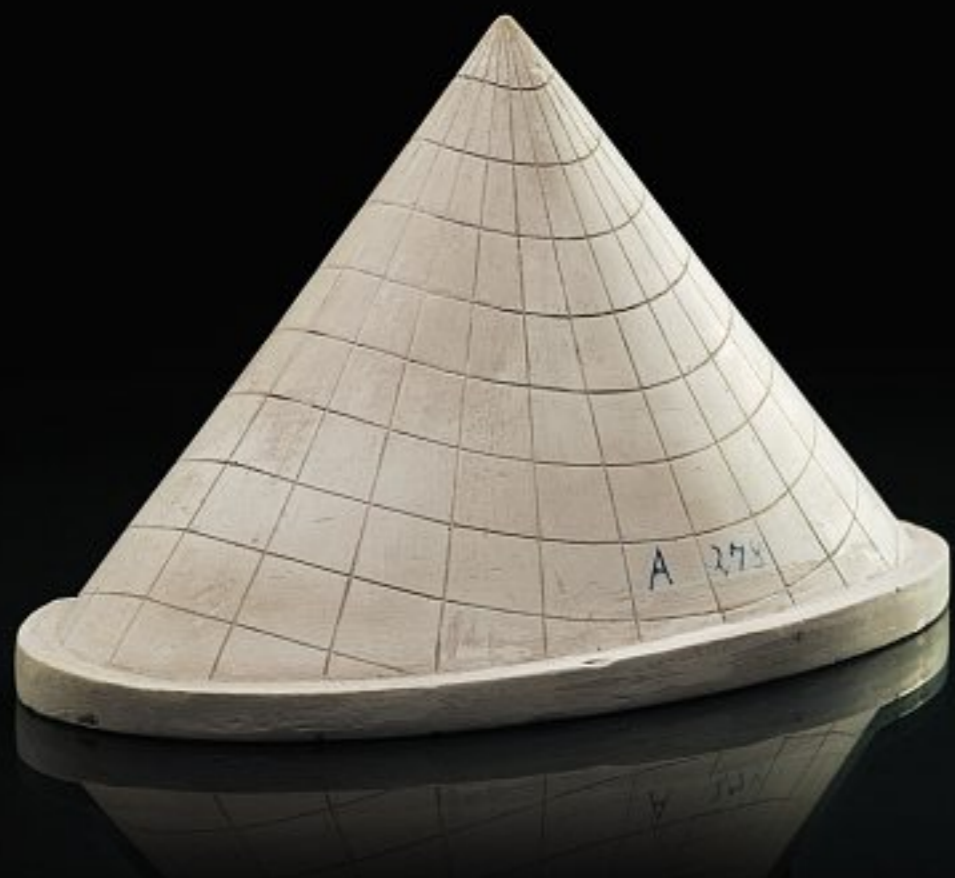
Was zeigt das Testgerät? Nach den vier Glas Wein sind es 0,48 statt der erwarteten 0,8 Promille, am Ende der Tour stehen statt der fast schon lebensbedrohlichen Konzentration relativ mäßige 1,06 im Protokoll. Fahrtauglich fühlt sich der Tester indessen schon lange nicht mehr.

Die Differenz zwischen errechnetem und tatsächlichem Ergebnis zugunsten des Trinkers ist erstaunlich, für den Fachmann aber nicht überraschend. Denn ein Teil des getrunkenen Alkohols wird vom Körper erst gar nicht aufgenommen. Das können 10, aber auch 30 Prozent sein. Und die Leber macht sich unverzüglich an die Arbeit, sie baut das Gift wieder ab. Meist wird näherungsweise mit 0,1 Promille je Stunde gerechnet, es können aber auch 0,2 sein, wobei das nicht nur von der Veranlagung, sondern auch von der Tagesform abhängt. Hier hat der Tester offenbar einen guten Tag erwischt, denn unter den günstigsten Annahmen kommt nach knapp vier Stunden rechnerisch tatsächlich der gemessene Wert heraus. Es hätten aber ebenso gut 1,8 Promille werden können. Eine Möglichkeit, sich an die gesetzliche Grenze von 0,5 Promille mit Abschlagen heranzutrinken, sind solche Exempel also nicht. Im Fall eines Unfalls sind schon 0,3 Promille zu viel. Deshalb gilt nach dieser Erfahrung für den Autobesitzer erst recht: Nichts trinken – oder fahren lassen.

Die ersten Diesel-Modelle

Der Mann, dessen Motor die Welt bewegt, war ein technisches Genie. Das frühe wissenschaftliche Werk Rudolf Diesels ist nun in Tübingen gefunden worden.

Von Stephan Finsterbusch



Er hatte alle Namen zusammen. Finsterwalder, Rodenberg, Muret, Fischer, Kuen, Bacharach, Vogel und noch ein paar mehr. Sie standen in der alten Inventarliste, im Verlagskatalog und auch im Archiv. Alle samt Mathematiker, Köpfer ihres Fachs. Einige von ihnen sollten berühmt werden. „Nur mit einem Namen konnten wir nichts anfangen“, sagt Frank Loose. „Wir tappten im Dunkeln. Manchmal ist das ja so. Da steht man vor der Lösung und sieht sie nicht.“ Also trat er einen Schritt zurück und sah es sich mit Abstand an. Der Professor für Mathematik, der in Tübingen lehrt, hat gern den Überblick.

Sein Büro ist draußen, am Rande der Stadt, in einem Betonbau. Vierter Stock, lange Gänge. Ein schmales Zimmer, an der einen Wand Regale voller Bücher, an der anderen eine große schwarze Tafel. „Eines Nachts vor ein paar Monaten wachte ich plötzlich auf“, sagt Loose. „Und da schoss es mir durch den Kopf: R. Diesel steht für Rudolf Diesel.“ Rudolf Diesel? „Ja!“ Der Rudolf Diesel? „Ja, der Rudolf Diesel.“

Loose stand auf, schaltete den Computer an, ging ins Internet und checkte die Fakten: Rudolf Diesel, 1878, 20 Jahre alt. Studium in München: Mathematik und Maschinenwesen. Ein Hochbegabter mit einem Hang zum Praktischen. Das passte. „Ich schrieb sofort eine Mail“, sagt Loose. Kurz darauf kam die Antwort.

Gerhard Betsch war erstaunt. Er weiß alles über die schwäbische Gelehrtenwelt: wie die Mathematiker der Universität Tübingen im 16. Jahrhundert mit ihren Peilscheiben die Landesvermessung vorantrieben; warum Johannes Kepler noch im 17. Jahrhundert die Geometrie für den Bauplan Gottes hielt und dennoch die kosmischen Gesetze fand; dass Gottlieb Daimler erst Pistolen und dann Autos baute; und dass Professoren wie Alexander von Brill Generationen von Technikern prägten.

Betsch, heute weit über 80, lehrte Mathematik in Tübingen, Italien, Österreich, den Vereinigten Staaten. Sein Spezialgebiet: das Rechnen mit vielen Unbekannten, die moderne Algebra. Sein Hobby: die Geschichte. Er liest in Zahlenwerken wie andere in einem Roman und war mal Schüler eines Schülers des alten Brill. Und der war einer der Lehrer Diesels.

Rudolf Diesel, sagt Betsch, war am Polytechnikum in München der Beste seiner Klasse. Ein Überflieger, unglaublich schnell im Rechnen. Anderthalb Jahrzehnte bevor er vom Amt in Berlin 1893 das erste Patent für seine „Verbrennungskraftmaschine“ bekam, aus der dann jener Motor werden sollte, der seinen Namen trägt, war Diesel ein Mitglied im studentischen Skizzen- und Modellbauverein der Königlich Bayerischen Technischen Hochschule München, einem Bastelclub für junge Genies.

Heute stehen viele ihrer Werke im großen Hörsaal des Fachbereichs der Tübinger Universität. „Lange wussten wir gar nicht so genau, was wir da hatten“, sagt Professor Loose. Viele Universitäten schmissen solche Modelle nach dem Krieg einfach weg. Sie waren alt, sahen grau und abgegriffen aus. Göttingen und Halle behielten ihre Sammlungen. In Tübingen kam sie in die Kammer und standen dort lange. Loose und seine Leute holten sie hervor.

Der Professor macht eine Führung durch sein Haus. Fahrstuhl, zweites Stockwerk, rechts um die Ecke. Loose schließt die große Tür auf. Ein kleiner Saal mit Tischen, Stühlen, einem Pult. Links die Fenster, rechts die Vitrinen. Hinter den Scheiben stehen auf mausgrauen, filzbespannten

Brettern die weißen Figuren, elegante Schönheiten. Fast sehen sie aus wie Skulpturen von Henry Moore. Einige sind aus Pappe, einige aus Holz, die meisten aus Gips. Auf jeder Plastik klebt ein vergilbter Zettel mit Nummer und Name: Tetraeder, Hexaeder und Pseudosphäre, Rembssche, Kuensche und Kammersche Fläche. Ganz oben in der Vitrine stehen fünf Modelle. Diesels Gesellenstücke.

Loose sperrt die Glastür auf, holt die alten Teile raus und stellt sie vorsichtig auf den Tisch. Später wird er von Quadriken, Matrizen und Matrixnotationen sprechen. Das Modell, das aussieht wie ein aufgeblasener Rugby-Ball, nennt er „dreiaxsiges Ellipsoid“; das Teil, das einem Pferdesattel ähnelt, ein „hyperbolisches Paraboloid“. Loose erläutert die eingeritzten Linien, Nabelpunkte und Krümmungseigenschaften, das weite Feld der Differentialgeometrie und ihre Anwendungen: die Vermessung der Welt, das Zeichnen von Landkarten, das Navigieren von Schiffen und Satelliten, der Bau von Motoren.

Schon im Studium hatte sich Rudolf Diesel an die Arbeit an seiner Wundermaschine gemacht. Wie er in seinem Buch „Die Erfindung des Dieselmotors“ kurz vor seinem mysteriösen Tod 1913 schrieb, war er kaum 20 Jahre alt, als er in einer Vorlesung von Carl Linde über Thermodynamik, Kreisprozesse und den Carnotschen Lehrsatz an den Rand des Kollegienhefts das Ziel seines Lebens schrieb: den idealen Antrieb zu bauen. Er sollte leistungsfähig, zuverlässig und effizient sein, die Dampfmaschinen ersetzen und die Menschheit voranbringen. 15 Jahre sollte es dauern. In den Münchner Vorlesungen von Linde hatte er sich das geistige, in der Modellbaugruppe von Brill das praktische Rüstzeug geholt. Von der Lösungsmenge einer quadratischen Gleichung mehrerer Unbekannter bis hin zu einem selbstzündenden Verbrennungsmotor – ein weiter Weg.

„Zu Beginn des Mathematikstudiums lernt man, dass es von den Quadriken im Raum, die, wie man sagt, entartet sind, genau fünf Stück gibt“, sagt Loose. „Ellipsoid, einschaliges Hyperboloid, zweisechaliges Hyperboloid, elliptisches Paraboloid, hyperbolisches Paraboloid. Diese fünf wurden von Diesel modelliert. In verschiedenen Versionen. Einmal mit und einmal ohne die eingravierten Krümmungslinien; die Regelflächen mit oder ohne den Regelgeraden; außerdem hat er noch eine der entarteten Quadriken modelliert, nämlich den elliptischen Kegel.“ Dieser habe eine Stelle, wo die Flächen zusammengeschnürt seien, eine Singularität. Diesel machte sie



Rudolf Diesel (1878 bis 1913) studierte seit 1875 in München. 1893 erhielt der Ingenieur ein Patent für seine „Verbrennungskraftmaschine“.

in zwei verschiedenen Versionen, einmal mit und einmal ohne Krümmungslinien. Die volle Palette, das ganze Programm.

Gerhard Betsch sitzt im Professorenzimmer, vor ihm Bücher von und über Alexander von Brill, einen der Lehrer Rudolf Diesels. Der Mathematiker, der in Darmstadt, München und Tübingen lehrte, sei einer der ersten gewesen, die Einsteins Relativitätstheorie propagiert hätten. Brill schrieb Formeln nicht nur auf, er machte aus ihnen Plastiken. Formelkunst zum Anfassern. Er schrieb seinen Meisterschülern komplizierte Aufgaben an die Tafel, stellte ihnen einen Holzdreher und einen Gipsgießer zur Seite, ließ sie Modelle bauen und vertrieb sie über das Verlagshaus seines Bruders. Universitäten und Fachschulen in ganz Deutschland nutzten sie in Lehre und Forschung.

Im Zeitalter der Maschinen waren nicht nur Ingenieure und Mechaniker gefragt. Ein guter technischer Zeichner, sagt Betsch, musste auf einmal höhere Mathematik verstehen. Brill führte seinen Studenten vor Augen, was ihm durch den Kopf ging. So entstanden binnen zehn Jahren im Modellierkabinett des Münchner Polytechnikums 400 Modelle. Brill ließ sie in Serien zusammenfassen, kategorisieren, kopieren und in kleinen Auflagen produzieren. Loose hat sie fast alle im Schrank.

„Dritte Serie: Gips-Modelle von Flächen zweiter Ordnung: ausgeführt von R. Diesel, Studierende der kgl. techn. Hochschule in München. Eine wissenschaftlich wie technisch gleich befähigte Kraft“, steht im Brill-Katalog von 1885. Das Stück kostete 75 Mark, damals ein kleines Vermögen. Aber es war etwas wert. Auf der Weltausstellung von Chicago 1893 hatte die deutsche Mathematik einen großen Auftritt, mit Büchern und Postern, seitenlangen Formeln und Algorithmen sowie komplizierten Theorien in der Form von Modellen. Und die sorgten für Furore. Rudolf Diesel gewann eine der begehrten Medaillen. Doch mit den Gedanken war er schon wieder woanders. Die Geschäfte des Brillschen Verlagshauses liefen gut, die Auftragsbücher waren voll.

Im Winter vergangenen Jahres stieß Hannah Liesenfeld auf eine dieser alten Kladden. Liesenfeld hat gerade das Abitur hinter sich und macht ein freiwilliges soziales Jahr an der Tübinger Universität. Sie war dabei, die Kammer hinter dem großen Hörsaal aufzuräumen, wühlte sich durch Berge an Papier, Akten, Dokumente, Notiz- und Skizzenbücher. „Da fiel mir irgendwie eine alte Kladder in die Hände.“ Sie schlug den Ordner auf. Seiten voller Tabellen und Zahlen, Namen, Preise und Registriernummern. Geschrieben in Sütterlin, mit brauner Tinte. Eine Liste des Inventars der mathematischen Sammlung. Zum Glück ging sie damit zu ihrem Chef.

Die Tübinger Universität hat viel zu tun für Helfer wie Hannah Liesenfeld. Das Haus hat fast 70 Sammlungen. Steinzeitliche Skulpturen und alte Kunst, Fotos, Gemälde, Wachs- und Klangkörper. Die Schätze sind unter dem Dach eines eigenen Museums. Ernst Seidel steht ihm vor. Er ist Professor für Kunstgeschichte, hat aus der Aufarbeitung der vielen Exponate einen eigenen Studiengang gemacht und ein paar Fach- und zwei Hilfskräfte eingestellt.

Nun führt er durch das Schloss hoch über der Altstadt. Dort liegt ein Gutteil der Sammlungen. Er kennt jedes Stück und weiß zu allem eine Anekdote: wie aus der herrschaftlichen Küche einst ein Chemielabor und wie in den Höhlen auf der Schwäbischen Alb die erste Flöte der

Elliptisches Paraboloid



Ellipsoid



Hyperbolisches Paraboloid



Zweisechaliges Hyperboloid



Einschaliges Hyperboloid



Menschheit gefunden wurde; wann der altägyptische Schatz samt des Sargs des Idi nach Schwaben und die Modelle der Mathematiker zu neuem Glanz kamen.

Vor drei Jahren ließ Seidel für die Mathematiker ein paar Vitrinen aus der Tübinger Kunsthalle holen, sie in den Fachbereich bringen und mit den alten geometrischen Schönheiten bestücken. „Die Sachen müssen doch an die Öffentlichkeit“, sagt er. „Die brauchen Publikum. Die zeigen, was Zahlen und Ziffern auch sein können.“

Für ihre Beschriftung gewann er Frank Loose. Der Professor hatte einst bei Gerd Fischer in Düsseldorf studiert, einem der wichtigsten deutschen Mathematiker, der heute emeritiert ist. Mitte der achtziger Jahre war Fischer mit der Fotokamera durch Deutschland gereist. Er besuchte Universitäten in Ost und West, machte Bilder und gab im Akademie-Verlag zwei Bände heraus: „Mathematische Modelle“. Ein Buch mit vielen Fotos und eines mit Erläuterungen und Gleichungen. Loose hat beide im Regal. Er nahm sich der Modelle in den Vitrinen an und ihrer Beschriftung. Und die hatten es in sich.

Loose musste das gesamte Inventar der Sammlung durchforsten, Verlagskataloge wälzen, Rechnungs- und Geschäftsbücher lesen, alte mit neuen Listen abgleichen, Namensregister entfernen und die Personen dahinter herausfinden. Nach und nach setzte er die Puzzleteile zusammen. Am Ende war nur noch „R. Diesel“ übrig. Das letzte Puzzlestück lag auf dem Tisch. „Wir wussten nicht so recht, was wir damit anfangen sollten. Wir waren einfach nicht darauf gekommen, wer das ist. Und das verfolgte mich bis in den Schlaf.“

Als Loose dann seinen nächtlichen Geistesblitz hatte, ging es ganz schnell. Die Spuren führten in eine Richtung. Diesel und München, Mathe und der Motor. Professor Seidel war zufrieden, Professor Betsch überzeugt. „Es war so klar, klarer ging es eigentlich nicht mehr“, sagt Loose. „Aber hinterher ist man ja immer klüger.“ Diesels Jugendwerk war wieder da.

Nur ein Jahr, nachdem Rudolf Diesel für seine Modelle der Flächen zweiter Ordnung in Chicago 1893 die Bronzemedaille der Weltausstellung gewonnen hatte, lief der zweite Prototyp seines neuartigen Motors im Leerlauf zur Probe. Ein Wunder aus Stahl und Technik. Ein übermannshoher Zylinder, ein riesiges Rad und ein komplizierter Mechanismus. Angewandte Mathematik. Diesel hatte alles bis in Kleinste berechnet. Seine Maschine veränderte vieles: Wirtschaft und Militär, Land und Leute. Diesel experimentierte mit Ventilen, Pumpen und Gemischen. Er schloss sich mit der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg zusammen und erlebte im Jahr 1900 seine zweite Weltausstellung, in Paris.

Der Eiffelturm war noch ganz jung, die Stadt war für ein halbes Jahr der Mittelpunkt der Welt. 76.000 Aussteller, 46 Millionen Besucher. Deutschland ging mit dem Diesel-Motor an den Start. Fünf Tonnen feinstjustierter Stahl, vier Takte, so stark wie 20 Pferde und Dutzende kontrollierte Explosionen binnen eines Wimpernschlags. Der Motor brachte mehr als doppelt so viel Leistung wie die beste Dampfmaschine der Zeit. Er beheizte und zündete sich selbst. Das Publikum war verückt, die Wissenschaft begeistert. Diesel gewann den begehrten Grand Prix.

Das Meisterwerk war vollbracht, seine Gesellenstücke rückten erst in die zweite, dann in die dritte Reihe. Schließlich standen sie im Regal ganz hinten. Bis Frank Loose sie wieder nach vorne holte. ◀



Saugroboter

Während die Welt noch von autonom fahrenden Autos phantasiert, werden auf der IFA in Berlin im September jede Menge Saugroboter an den Ständen durch die Gegend fahren. Miele und Bosch haben so ein putzendes Gefährt, auch AEG wirbt mit einem Roboter. Was die Electrolux-Marke von den anderen unterscheidet: „AEG ist der Erfinder von Saugrobotern“, teilt das Unternehmen mit – und präsentiert auf der IFA den RX9, ausgestattet mit wilden Bezeichnungen wie 3D Vision, AirExtreme und 3D Mapping Navigation. Im Alltag bemüht sich der RX9 wie andere Saugroboter, in jede Ecke zu kommen, merkt sich den zurückgelegten Weg mit Hilfe von Kamera und Lasertechnik und lässt sich mit einer App steuern. Günstig sind die Saugroboter nicht – 1300 Euro soll der RX9 kosten. Autonom fahrende Autos aber werden auf jeden Fall mehr kosten.



Kaffeevollautomat

Kaffeevollautomat oder Kapselmaschine? Die Frage stellt sich für viele Kaffeetrinker nach wie vor. An der neuen S8 von Jura zeigen sich beispielhaft die Vorteile eines Vollautomaten. Da ist zunächst das Mahlwerk, das den Kaffee frisch verarbeitet und sich durch die Mehrstufigkeit den Bohnen anpassen lässt. Ähnlich wie bestimmte Siebträgermaschinen kann die S8 das heiße Wasser in mehreren Phasen mit unterschiedlichem Druck durch das Mehl pressen. Die Milchaufschäumdüse produziert die passende Menge Milchschaum, je nach Getränk mit unterschiedlicher Konsistenz. Dennoch hat der vollautomatisierte Prozess Nachteile gegenüber der klassischen Siebträgermaschine – da hat der Barista alles selbst in der Hand. Jura eröffnet mit der S8 übrigens ein neues „Premium-Mid-Segment“. Mit 1500 Euro ist das aber nach wie vor Oberklasse.

Surroundanlage

Der Teufel kennt kein Pardon. Wer sich das System 6 THX ins Wohnzimmer holt, wird bald Krach haben: in den Ohren, mit der Frau und mit den Nachbarn. Es sei denn, der Cineast hat ein eigenes, schalldichtes Heimkino. Dafür fliegt ihm bester Sound um die Ohren. System 6 ist THX zertifiziert. Zwei kabellose Subwoofer bringen den Boden zum Wackeln. Sie reichen bis 25 Hertz tief. Für die drei Frontlautsprecher

mit ihren Flachmembranen verspricht Teufel geringe Phasenverschiebungen und wenig Verzerrungen. Hinter den Zuschauerköpfen stehen zwei Lautsprecher mit 3-Wege-Dipolen, die sogar mit einem Tieftöner bestückt sind. Mit diesem 5.2-Heimkino-Set und dem entsprechenden Fernseher werden Besuche im Kino wohl seltener. Cineasten müssen dann allerdings in Vorleistung gehen: 2000 Euro kostet das System 6.



FUNKTOUR

Saugen, schneiden, brühen: Diese Neuheiten der IFA sollen das Leben leichter machen.

Von Marco Dettweiler

Kopfhörerverstärker

Das Ende der HiFi-Kette ist das entscheidende Glied für den Klang – das steht außer Frage. Deshalb sollten sich Musikfans erst einmal auf Lautsprecher und Kopfhörer konzentrieren. Beyerdynamic stellt seit einigen Jahrzehnten Kopfhörer her, gerade für den Studiobereich mit großem Erfolg. Nun gehen die Entwickler in Heilbronn ein Glied in der Kette zurück und präsentieren einen Kopfhörerverstärker. Von denen hat Beyerdynamic zwar schon zwei im Angebot, jetzt bietet das Unternehmen jedoch eine sehr kleine und leichte Variante an. Der Impacto universal ist für den mobilen Einsatz gedacht. Er hängt zwischen dem Kopfhörerkabel, um die Signale von iPhone, Android-Smartphone, Tablet oder Notebook nicht nur zu verstärken, sondern auch von digital in analog zu wandeln. Die Klangverbesserung kostet 379 Euro inklusive Akku.



Allessneider

Wer sich eine Schinkenkeule aus dem Urlaub mitbringt, kennt das Problem: Ohne Maschine oder spezielles Messer lassen sich nicht so schöne dünne Scheiben abschneiden wie sie in Friaal oder Haut-Loire auf dem Teller lagen. Doch extra eine Schneidemaschine für den Urlaubsschinken? Graef hat da eine Lösung: den Allessneider. Damit geht es nicht nur um die Wurst. Auf der IFA wird am Stand die neue Serie SKS 320 stehen, die mit 160 Euro zur Standardklasse gehört, aber dennoch aus Vollmetall ist. Sie schafft eine maximale Schneidleistung von 170 Watt, das Edelstahlmesser hat Wellenverzahnung. Neu ist der MiniSlice-Aufsatz, mit dem sich kleineres Schnittgut verarbeiten lässt. Wer sich gerne inspirieren lässt, was mit Gemüse-, Kartoffel- oder Obstscheiben alles möglich ist, bekommt ebenfalls Rat von Graef: Rezepte gehören zum Lieferumfang.

FOTOS: HERSTELLER

Schnellkocher

Krups bekommt knapp drei Wochen vor der IFA von uns den blechern Kochlöffel für den dämlichsten Produktnamen: Cook4Me+ soll aber ja nicht schön klingen, sondern für 300 Euro gut kochen. Betrachtet man Gerät und Produktbeschreibung, riecht es zunächst nach Thermomix: Cook4Me+ hat 150 Rezepte vorinstalliert, verfügt über sechs Kochprogramme und einen Kochassistenten. Auch soll er Vorspeise, Hauptgericht und Dessert zubereiten können. Im Wesentlichen handelt es sich aber um einen elektrischen Schnellkochtopf. Alle Zutaten, die sich im Behälter befinden, werden unter Druck gegart, gekocht oder geschmort. Bei Bedarf lässt sich auch mit geöffnetem Deckel arbeiten, wenn etwa beim Risotto zunächst die Zwiebeln gedünstet und der Reis ganz leicht angebraten werden, bevor nach Zugabe von Brühe oder Fond der Deckel geschlossen wird. Good4you!



Filterkaffeemaschine

Eigentlich haben die meisten Menschen ja morgens keine Zeit, sich in Ruhe einen Filterkaffee zu brühen. Das bedeutet: Papierfilter spülen, Kaffee mahlen, Wasser heiß machen und in kreisenden Bewegungen langsam über das Mehl gießen. AromaFresh von Melitta für 170 Euro soll den Eiligen die Arbeit abnehmen. Der Anfang des Prozesses ist vielversprechend: Direkt über dem Filter sitzt die Mühle, sodass das frisch gemahlene Mehl direkt hineinfällt. Wenn das heiße Wasser darüber fließt, dürfen sich nur wenige Aromen verflüchtigen. Leider schafft es auch diese Maschine nicht, das Wasser gleichmäßig zu verteilen, auch hier wird das Mehl am Rand weniger Beachtung finden. Aber die AromaFresh hat im Vergleich zu anderen Filterkaffeemaschinen den Vorteil, dass der Prozess von der ganzen Bohne zum fertigen Kaffee in einem Gehäuse abläuft.



360-Grad-Kamera

Nein, dieses Raumschiff hebt nicht gleich ab. Es bleibt auf dem Boden und filmt die Umgebung. Die ganze Umgebung, 360 Grad. Das können Kameras von Samsung, LG, Ricoh und anderen auch für ein Fünftel des Preises – schließlich kostet die Vuze von Humaneyes knapp 1000 Euro. Doch die Kamera nimmt das Geschehen rundum auch in 3D auf. Dafür sorgen acht Kameraarme, die jeweils in Full-HD aufnehmen, sodass sich insgesamt eine Auflösung von 4K ergibt. So betrachtet ist die Vuze sogar günstig. Denn vergleichbare Konkurrenz-Produkte, die dreidimensionale 360-Grad-Filme aufnehmen können, bekommen VR-Fans erst von mehreren tausend Euro an. Um die Filme adäquat anschauen zu können, muss natürlich eine Virtual-Reality-Brille her. Auch davon wird es auf der IFA einige geben.



Handstauger

Für die einen ein Segen, für die anderen kein Ersatz: Ein Handstaubsauger ist praktisch, weil er schnell verfügbar ist. Dafür hat er nicht die Kraft der stationären Variante. Doch braucht man die volle Dröhnung so oft? Beim Blick auf den Unlimited juckt es gleich in den Fingern, mit dem Gerät von Bosch Staub, Krümel oder Spinnweben in der Wohnung zu jagen – ohne Kabel, Rohr, Schlauch oder Wägelchen, das man hinter sich her zieht. Lieber als Cowboy mit einer Reinigungspistole durch das Wohnzimmer schlendern als einen Hund an der Leine ziehen, der den Staub aufsaugt. Damit der Unlimited immer saugbereit ist, sollte ein Zweitakku bereit liegen. Der könnte in diesem Fall auch von einem Werkzeug oder Gartengerät von Bosch stammen. Voraussetzung ist das 18-V Power for ALL System. Der Unlimited kommt erst Anfang 2018 auf den Markt und hat noch keinen Preis.



Dörrautomat

Das Verfahren ist ziemlich alt, das Gerät ganz neu. Unter den Küchenminis von WMF gibt es nun einen Dörrautomaten. Auf fünf Etagen finden Lebensmittel auf einer Größe von etwa zwei Backblechen Platz, um sich trocknen zu lassen. Weil die Feuchtigkeit fehlt, können sich keine Mikroorganismen ansiedeln, sodass die Lebensmittel konserviert und lange haltbar sind. Pilze, Obst oder Gemüse lassen sich

Router

AVM aus Berlin hat jedes Jahr ein Heimspiel auf dem Messegelände. Besonders sexy seien Produkte wie die Fritzbox 7590 oder 6590 Cable für je 270 Euro nicht aus. Es sind Plastikboxen mit ein paar Leuchten. Jedoch steht in fast jedem Haushalt in Deutschland ein Router, weil ohne diese Dinge dem Rechner der Weg ins Internet verwehrt bleibt. Solche Boxen gibt es auch von Vodafone oder von der Telekom, doch die Fritzbox gilt seit Jahren als Referenz. Das liegt an der übersichtlichen Menüführung, mit der man das heimische Netz und die Telefonie verwalten kann, und an den vielen Einstellungsmöglichkeiten. Wer ein älteres Exemplar zu Hause hat, kann sich am Stand von AVM ein mündliches Update holen und danach wieder IFA-Klassiker wie Fernseher, Kühlschränke oder Kopfhörer bestaunen.



Fernseher

Nichts zu machen: Ein Fernseher wirkt im Wohnzimmer oft dominant – da können die Modelle noch so dünn und schmal umrahmt sein. Weil sie immer größer werden, schwebt tagsüber ein schwarzes Loch an der Wand gegenüber dem Sofa. Samsung hat jetzt eine Idee, wie der Fernseher doch verschwinden könnte. Die Koreaner tarnen ihre neue Modellreihe The Frame als Bild mit Rahmen. Technisch gesehen ist der Fernseher auf neuestem Stand: 55 oder 65 Zoll groß, UHD-Auflösung, HDR-Technik und Samsungs neue Farbtechnologie. Der Rahmen ist aus Kunststoff, sieht aber wie Holz aus, zu bekommen in den Farben Walnuss, Beige oder Weiß. Die Bilder kommen entweder von Samsung (100 Motive stehen dort zur Auswahl), oder der Käufer nimmt ein eigenes Foto und setzt es in den Rahmen. The Frame gibt es von 2300 Euro an. Der Clou zum Schluss: Verlässt der Letzte das Zimmer, schaltet sich The Frame aus Energiespargründen ab.



so lange lagern. Doch Textur und Geschmack der gedörrten Lebensmittel ändern sich auch. Apfelscheiben in Chipsform oder Fleisch in getrockneten, dünnen Streifen unterscheiden sich deutlich vom ursprünglichen Produkt. WMF liefert dazu eine Silikonform mit, in der sich Müsliriegel zubereiten lassen. Ein Rezeptbuch ist ebenfalls dabei. Der Dörrautomat kostet 120 Euro. Dank Überhitzungsschutz mit Sicherheitsabschaltung können alle vor sich hin dörren.



WIR WISSEN ES **E** BESSER

Nahh“, sagte Martha mit dem nasalen Oberton des Oberlands über das Frühstückbrötchen mit der Rhabarber-Apfel-Marmelade hinweg. Dieser gedehnte Orgelton bedeutete ihr definitives Nein: Also, Elektrorad hin oder her, wenn ich glauben würde, dass sie sich etwa an den Herzkasper heranradeln würde, nur um mit mir Ferien auf dem Fahrrad zu verbringen, dann hätte ich mich so was von geschnitten. Sprach's und nahm noch einen Schluck vom köstlichen ugandischen Kaffee aus dem anthroposophisch orientierten Lebensmittelladen mit den Apothekenpreisen.

Vier Wochen später saßen wir auf unseren Rädern, gemütlich an der Lahn entlang in die Pedalen tretend. Das Marburg der heiligen Elisabeth und die unter den Qualmwolken zahlreicher Primitivgrills verschwundenen Auen von Gießen lagen schon zurück. Linkerhand sah der grüne Fluss aus wie ein stehendes Gewässer. Zwei Kanus mit kreischenden Frauen hielten so stramm wie unabsichtlich Kurs in die Uferböschung. Kurz darauf kam die ehemals Freie Reichsstadt Wetzlar mit Dom und Fachwerk in den Blick. Über dem flachen Wehr an der alten Brücke ein Biergarten: Ein delikates Backendl mit Preiselbeeren und Kartoffelsalat lockte. Wir ließen uns zur Rast nieder.

Kaum stand unser Weißbier auf dem Tisch, hatten drei Profis ihren Auftritt. Herren mittleren Alters, mit den Spitzbäuchen schon heftig an der Fünffziger-Marke kratzend, stellten ihre Karbonrenner an die Hecke, entledigten sich ihrer Helme und der Spiderman-Sonnenbrillen, die vermutlich einen cw-Wert von unter 0,17 hatten. Dann ließen sie sich lautstark am Nachbartisch nieder. „Nur ein Wasser und einen Salat und dann ein Kellerbier.“ Wie gesagt: Profis. Neben ihren Rennmaschinen sahen unsere Elektroräder bieder und plump aus, obwohl jedes von ihnen eher mehr gekostet haben mochte als so eine Streckbank aus Kohlefaser vom Versandhandel.

Während wir auf das Hendl warteten, ging es am Nachbartisch hoch her. Einer der Spitzbäuche führte das große Wort: Sein Schwiegervater habe sich ja jetzt auch ein Elektrobike zugelegt, mit knapp 80 lasse er es eben ein wenig sachter angehen. Aber wie gut, verdammt

E-Biker und herkömmliche Radfahrer stehen sich gegenüber wie Katz und Maus. Das Schisma kann sogar eine beschauliche Tour an der Lahn überschatten.

Von Hans-Heinrich Pardey

nochmal, wenn ein Mann fit genug sei, nicht auf einen Elektromotor angewiesen zu sein. Dazu grinste der Kerl immerfort zu Martha herüber. Damit muss leben, wer mit Martha zusammen ist, und aus dem blöden Gerede von wegen Fitness darf man sich als Elektroradler auch nichts machen: Oje, wenn man mit dem E-Mountainbike oben auf der Hütte ankommt, diese Sprüche! Eher gibt Mann zu, Viagra im Abonnement zu beziehen, als dass er sich als Eigner des Elektromobils outet, das er weit weg abgestellt hat.

Martha und ich hatten anderes zu bereden. „Wie bist du bloß drauf gekommen, dass wir auf eine Mehrtages-tour zwei Ladegeräte mitnehmen müssen, wo wir doch zwei Räder vom selben Hersteller und mit dem gleichen Motor fahren?“, fragte sie mich. „Ach Liebes“, sagte ich, „so hoch erhaben der Himmel über uns Staubschluckern erstrahlt, so erhaben sind die Gedanken der Fahrradbauer über die Bedürfnisse ihrer Kunden. Schau, in Deinem Rad ist ein Akku mit den identischen Eckdaten ein wenig anders in den Rahmen eingefügt als bei meinem. Da liegt es doch nahe, zwei vollkommen inkompatible Ladebuchsen zu verbauen, oder?“ Unsere Hendl kamen, und statt mit einem landestypischen „Guten“ verabschiedeten sich die drei Profis mit einem launigen „Noch gutes Motoren“.

Wir speisten in Ruhe, voll des Lobes für die Küche. Die trotz einer Trachtenlederhose und eines weiß-blau karierten Hemds wie eine persische Prinzessin wirkende

Bedienung kassierte huldvoll. Wir fuhren weiter. Oberbiel war noch nicht richtig erreicht, da trafen wir die Profis wieder. Zwei von ihnen studierten die Liebesschwüre und die Aporien des Tic-Tac-Toe, die unter dem Dach der Bushaltestelle an die Wände geschmiert waren. Profi Nummer drei, der besonders Laute, reckte den Entenbürzel seiner Radlerhose zur Mitte des Weges und brüllte in sein Handy: „Mama, der Router ist das graue Kästchen. Ja, da gib't keinen Schalter, zieh einfach den Stecker aus der Dose.“ Und als er nach einer winzigen Pause schrie: „Natürlich geht dann alles aus!“, umrundete Martha ihn vorsichtig. Sie schenkte ihm ihr strahlendstes Lächeln und fragte betont deutlich: „Technisches Hilfswerk?“

Wenig später donnerten die Profis wieder an uns vorbei. Wir hatten noch einen kurzen Aufenthalt an einer geschlossenen Schranke der Lahn-Bahn. Dann ließen wir die Motoren ordentlich surren, Unterstützungsgrad Ultra den Hang hinauf zum Lindenhof, wo es Rhabarberbrause aus Berlin und eine vegane Kokosschnitte mit auf den Weg geben sollte. Doch schon in der zweiten oder dritten holprigen Serpentine standen die Profis, winkten, machten klägliche Gesichter, besonders Nummer drei. Defekt. Einfacher Befund: die schmale Kette zwischen äußerstem Ritzel und Hinterbaustrebe geworfen und dann mit heftigem Vorwärts und Rückwärts bombenfest verklemt.

Ob wir Werkzeug hätten? Martha hatte gleich genickt, und ich wurde zum Patienten vorgelassen. Als Erstes darum bemüht, den seitlichen Druck von der Karbonstrebe zu nehmen, hörte ich den Profi mit einem Schnaufer fragen: „Weiß er, was er tut?“ Martha antwortete: „G'wiss, da kannst dein Leibchen drauf verwetten, und die Hos' dazu.“ Ich fühlte mich wie der heldenhafte Doktor, wenn er in „Code Black“ die Kreissäge an die Schädeldecke setzt, um einem subduralen Hämatom ein wenig Platz zu schaffen. „Weiß“, sagte Martha ganz freundlich, während der Profi jeden meiner Handgriffe mit einem Stöhnen begleitete, „mit dem technischen Support ist es wie mit dem Motor. Am besten man braucht ihn gar nicht. Aber auch wenn du ihn nicht brauchst: Es ist gut, wenn du ihn dabei hast. Am besten beides: Motor und Mechaniker.“

ILLUSTRATION: FREDERIK-JURKSEPIA



SHAMBALLA JEWELS

EXPLORE THE ENERGY OF CREATION

Gold Bar Pendant, Reversible Lock Bracelet, Shamballa Non-Braided Bracelet | G/Vs Diamonds, Emeralds, Yellow Sapphire, Ebony, 18K Yellow Gold

Follow us on Instagram @shamballajewels | shamballajewels.com

Herbert Mayer
Juwelier seit 1922
Annastrasse 35, Augsburg
Brienner Strasse 7, Munich

OEDING-ERDEL
Prinzipalmarkt 29, Münster

Scheuble
Juwelen, Uhren, Lebensart
Münsterplatz 9-10, Ulm

WEMPE
FEINE UHREN & JUWELN
Maximilianstrasse 6, Munich
Kurfürstendamm 215, Berlin

DER STIMMUNGSMACHER

Männer und Autos? Männer und Kosmetik! Jonathan Adler entwirft bisher Vasen, Möbel und Deko-Objekte. Nun gibt er auch Lippenstiften einen Look, der nicht nur einen Tag hält.

Von Jennifer Wiebking

Es gibt diese typischen Jonathan-Adler-Sätze: „Farbe ist ein echtes Antidepressivum. Ihre Pillen können Sie dann aus dem Fenster werfen.“ Oder: „Wenn eine Frau in ihrer Tasche nach dem *lippy* greift“, also nach dem Lippenstift, „dann wird sie das zumindest ein bisschen glücklicher machen.“ Oder: „Wenn ich an Clinique denke, dann im nächsten Moment an Urlaub.“ Er meint die amerikanische Kosmetik-Marke, für die er jetzt eine Sonderkollektion entworfen hat. Oder, um im Jonathan-Adler-Jargon zu bleiben: „Cheek Pop“, also Rouge für die Wangen, „Pop Lip“ für die Lippen, „Lid Pop“ für die Augenlider.

Bei diesem Mann läuft wirklich nichts gewöhnlich. Selbst über die Telefonleitung von New York aus klingt er überdreht, nicht im unerträglichen Sinne, sondern auf bewundernswert optimistische Art – so wie die Design-Produkte, die er unter eigenem Namen entwirft, sonnig-bunter nicht sein könnten. „Bei mir muss es immer neu und phantastisch zugleich sein und auf keinen Fall allzu ernst.“

Eskapismus hat sich dieser New Yorker Produktdesigner zur Lebenshaltung gemacht, er ist eigentlich immer bei der Arbeit – und zugleich im Urlaub. In Manhattan und auf Capri, einem seiner Lieblingsorte, im selben Moment. Jonathan Adler ist einer der Power-New-Yorker, die gerade deshalb so großen Spaß an ihrem Leben haben – sein Ehemann Simon Doonan, Kreativdirektor des Luxuskaufhauses Barneys, ist ein weiterer. Dem Arbeitgeber seines Partners verdankt Adler eines schönen Zufalls wegen sogar seinen Durchbruch. Als der 1966 in Bridgeton im Bundesstaat New Jersey geborene junge Adler – als Sohn eines Anwalts

und einer Künstlerin – den Einkäufern 1993 seine erste Kollektion mit Keramik-Waren zeigte, orderten sie auf der Stelle. Das war in jenem Jahr, als Adler gerade sein nach ihm benanntes Unternehmen gegründet hatte, nachdem er zuvor drei Jahre lang bei einer Talentagentur als Assistent tätig gewesen war. Schon während seines Studiums der Kunstgeschichte an der Eliteuniversität Brown faszinierte Adler der praktische Teil mehr als die Theorie. Er verbrachte entsprechend viel Zeit an der nahegelegenen Rhode Island School of Design – in der Töpfer-Werkstatt. Mit Simon Doonan, mittlerweile bei Barneys vom Schaufensterdekorateur zum Kreativdirektor des Kaufhauses aufgestiegen, war dann 2008 Hochzeit. In San Francisco – wo sonst, wenn nicht in der Stadt der Schwulen?

Adlers eigene Marke hat seitdem nicht an Bedeutung verloren. Er unterhält jetzt mehr als 25 Läden auf der Welt und ist damit einer der wenigen Designer aus Amerika, die auch in Europa einen gewissen Ruf genießen. Seine Produkte sind vielleicht nicht so zeitlos, dass sie fürs Leben bei einem bleiben – aber dafür sind sie für den Moment gedacht. „Ich glaube, die Tatsache, dass man meine Entwürfe nicht so schnell vergisst, gibt mir die Daseinsberechtigung als Designer.“ Was heißt Daseinsberechtigung? Adler spricht sogar von der *raison d'être*.

Man sieht es schon mit einem Blick auf seine Vasen, die aussehen wie Fische, seine Idee eines Schreibtischs in Himmelblau mit Messingfüßen, seine Keksdosen mit der Aufschrift „Prozac“. Gibt es auch in Orange – Farbe als Antidepressivum. „2017 ist doch ein besonders hartes Jahr“, sagt der Designer in Anspielung auf das politische Klima in den Vereinigten Staaten. Es könnte aber auch unabhängig davon sein Geheimnis sein, seine *raison d'être*. „Es gibt auf dieser Welt so viel Zeug, dass es wichtig ist, im Gedächtnis zu bleiben, egal ob mit einem Sofa oder einem Lippenstift.“

Beim Thema Schönheit dürfte das auch der Grund sein, warum Traditionsmarken eine Renaissance erleben. Wer allmählich den Überblick verliert, vertraut eher auf das eine Parfüm, das schon die Großmutter verwendet hat, die Nachtcreme, auf die auch die Mutter seit Jahrzehnten schwört. Nur das Regal, auf dem so ein Tiegel dann steht, verändert sich in seiner Welt ständig. Oder die Farbe der Wände. „Mein armer Ehemann! Ich schleppe jeden Tag etwas Neues an. Ich entwerfe viel und muss es auch in meiner eigenen Umgebung ausprobieren.“

Jüngst hat Adler die alte Sitzzecke in seinem New Yorker Apartment gegen drei neue Sofas ausgetauscht. „Und Smaragdgrün für die Wände gefällt mir gerade sehr gut.“ Das alte Zeug lagert er extern zwischen. „Wir haben viel Stauraum in einem Lager in der Bronx.“

Dass er sich in seiner eigenen Wohnung nie allein fühlt, hat aber noch einen anderen Grund. „Ich bin wie besessen von Augen. Wo auch immer ich hinschaue, sollen mich Augen angucken“, erzählt Adler. „Wer bei uns ins Wohnzimmer läuft, sieht sofort zwei Augen an den Wänden, die zurückstarren. Und ein Künstler hat gerade Augen ins Innere unseres Kamins gemalt. Ich entwerfe auch Kissen mit Augen. So habe ich das Gefühl, es sei immer noch jemand zu Hause.“ Klingt irritierend? „Ich finde es belebend.“

Lippenstift statt Prozac: Jonathan Adler nähert sich seiner Arbeit, wie hier für Clinique, maximalistisch.



FOTOS: ROBERT WRIGHT/REXUSA/AF, HERSTELLER

Bei diesem Willkommensgruß haben wir nicht schlecht gestaunt. Penisse begegneten uns auch als Wegweiser oder auf Hauswänden. Sie sollen Glück bringen und das Böse fernhalten. Der Kult geht zurück auf einen buddhistischen Yogi, der laut Legende einen Dämon mit der Macht seines Penis besiegt haben soll.



Chili ist Grundnahrungsmittel. Was ungeübten Chili-Essern den Schweiß auf die Stirn treibt, rührt den geübten Bhutaner nicht einmal. Deshalb war die Aufregung groß, als 2016 der Import von Chili wegen Pestizidbelastung eingeschränkt wurde – und heimisches Chili plötzlich doppelt so teuer war.

Grüße aus



Autos gibt es hier kaum. Dem Himmel ist das Land trotzdem nah.

Von Stephanie Geiger (Text) und Karl Gabl (Fotos)

Chugo heißt der getrocknete Yak-Käse, den diese fliegende Händlerin verkauft. Stoßen die drei Monate lang getrockneten Käsescheiben aneinander, klingen sie wie ein Windspiel. Doch Chugo-Essen will gelernt sein – vor allem, wie man den Käse im Mund richtig weich macht.



Anderthalb Stunden Aufstieg führen zum Taksang, dem Tigernest. Das wohl berühmteste Kloster Bhutans hängt wie ein Schwalbennest an einer Hunderte Meter hohen Felswand. Guru Rinpoche soll dort drei Monate in einer Höhle meditiert haben. Deshalb gilt das Tigernest als eine der heiligsten Stätten des tibetischen Buddhismus.

Im Norden Bhutans erheben sich einige der schroffsten Gipfel des Himalaja. Nur wenige dieser Berge – wie der 7326 Meter hohe Jomolhari – wurden bestiegen. Denn Berge, die höher als 6000 Meter sind, dürfen in Bhutan nicht erklommen werden. Die Menschen, die am Fuß der Berge wohnen, glauben, die Gipfel seien der Wohnsitz der Götter.



Tsechu, die traditionellen Feste in den Dzong, den buddhistischen Klosterburgen, sind eine gute Gelegenheit für die Menschen zusammenzukommen. Die Jüngeren nutzen die fünf Tage dauernden Feiern als Heiratsmarkt. Die Älteren verfolgen Maskentänze und religiöse Stücke, die von den Mönchen aufgeführt werden.



„ICH GENIESSE URLAUB AUCH OHNE AUTO“



Wenn einer vier Jahre nacheinander Rallye-Weltmeister wird, bedeutet das wohl: Er ist der Beste der Welt. Der Mann, der das geschafft hat, heißt **Sébastien Ogier**. Auf Schotter und auf Asphalt, auf Schnee und Eis – so schnell wie der 33 Jahre alte Franzose fuhr zuletzt niemand über Stock und Stein. Der einstige Skilehrer, der auch schon Meisterehren im Boule-Spiel Pétanque errungen hat, ist seit drei Jahren mit der deutschen Fernsehmoderatorin Andrea Kaiser verheiratet. Im Juni 2016 kam ihr Sohn Tim zur Welt.

Was essen Sie zum Frühstück?

Meistens Müsli. Und ich liebe Orangen, deshalb trinke ich morgens, wann immer möglich, einen frisch gepressten Orangensaft.

Wo kaufen Sie Ihre Kleidung ein?

Ich bin viel unterwegs, deshalb kaufe ich oft dort ein, wo ich gerade bin, auch am Flughafen. Die Hälfte der Zeit muss ich sowieso Teamkleidung oder Rennoverall tragen, ich brauche also gar nicht so viel Kleidung.

Hebt es Ihre Stimmung, wenn Sie einkaufen?

Es macht schon Spaß, neue Dinge zu kaufen. Leider komme ich nicht so oft dazu.

Was ist das älteste Kleidungsstück in Ihrem Schrank?

Ich habe ein Problem damit, Dinge wegzuerwerfen. Ich hebe vieles auf, ältere T-Shirts zum Beispiel. Manchmal entdecke ich Shirts, die fast neu sind und die ich nie getragen habe, weil sie unter den ganzen anderen Sachen versteckt waren.

Was war Ihre größte Modesünde?

Ich mache schon manchmal Fehler beim Einkaufen, aber ich realisiere die Fehler meistens so früh, dass ich das Stück nie anziehe.

Tragen Sie zu Hause Jogginghosen?

Ja, sehr oft. Wenn ich zu Hause bin, bin ich wirklich entspannt und habe es gerne bequem.

Haben Sie Stil-Vorbilder?

Nein.

Haben Sie jemals ein Kleidungs- oder Möbelstück selbst gemacht?

Ich arbeite gerne handwerklich, repariere das Auto oder bastele zu Hause. Richtige Möbel aber habe ich noch nicht gemacht.

Besitzen Sie ein komplettes Service?

Ja.

Mit welchem selbst zubereiteten Essen konnten Sie schon Freunde beeindrucken?

Ich bin kein schlechter Koch, jedenfalls der beste Koch in unserer Familie. Ich bin aber nicht sicher, ob ich damit jemanden beeindrucken kann. Wir machen gerne Fajitas. Und ich mache ein gutes Barbecue.

Welche Zeitungen und Magazine lesen Sie?

Aktuelle Nachrichten lese ich vor allem auf dem Smartphone. Und ich lade Fachmagazine herunter, die mit Motorsport zu tun haben.

Welche Websites und Blogs lesen Sie?

Nicht viele, manchmal checke ich die Ergebnisse im Motorsport.

Wann haben Sie zuletzt handschriftlich einen Brief verfasst?

Das muss lange her sein. Aber ich habe mit meiner Frau letztes Jahr einen Adventskalender gemacht, in dem jeder von uns jeden Tag etwas Nettes über den anderen geschrieben hat.

Welches Buch hat Sie am meisten beeindruckt?

Ich lese gerne Biographien, vor allem von großen Sportlern. Eine der besten ist „Open“ von Andre Agassi.

Ihre Lieblingsvornamen?

Tim, der Name unseres Sohns.

Ihr Lieblingsfilm?

Ich war ein großer Fan des brasilianischen Formel-1-Fahrers Ayrton Senna. Der Dokumentarfilm über ihn, „Senna“, ist wahrscheinlich der Film, den ich am häufigsten angeschaut habe.

Fühlen Sie sich mit oder ohne Auto freier?

Ich brauche beides. Es ist meine Leidenschaft, Auto zu fahren, Autorennen zu fahren. Aber ich genieße es auch, wenn wir ohne Auto im Urlaub sind, wie auf den Malediven. Ich glaube, hätte ich nur eines von beiden, würde ich nicht glücklich werden.

Tragen Sie eine Uhr?

Ja, von Richard Mille. Ich liebe Uhren, weil ich Mechanik liebe, und Uhren sind hochpräzise Mechanik.

Tragen Sie Schmuck?

Nur meinen Ehering.

Haben Sie einen Lieblingsduft?

Azzaro Chrome. Und den Duft meiner Frau und meines Kinds.

Was ist Ihr größtes Talent?

Singen – nein, nur Spaß, ich bin ein wirklich schlechter Sänger. Wahrscheinlich Autofahren. Und inzwischen auch Windeln wechseln.

Was ist Ihre größte Schwäche?

Ungeduld.

Womit kann man Ihnen eine Freude machen?

Wenn ich eine Woche lang für eine Rallye weg bin, genieße ich den Moment, wenn ich heimkomme und meine Frau und meinen Sohn sehe.

Was ist Ihr bestes Smalltalk-Thema?

Motorsport. Und Kinder.

Sind Sie abergläubisch?

Überhaupt nicht. Aber ich glaube, die 13 ist meine Glückszahl. Meine Frau und mein Sohn sind an einem 13. geboren, und ich wurde 2013 zum ersten Mal Weltmeister.

Wo haben Sie Ihren schönsten Urlaub verbracht?

Schwer zu sagen: Thailand oder Malediven. War beides toll.

Wo verbringen Sie Ihren nächsten Urlaub?

Auf Mallorca. Ich kenne die Insel noch nicht. Für Deutsche ist sie ja ein klassisches Urlaubsziel, für uns Franzosen aber nicht so. Wir fahren eher an die Côte d'Azur oder nach Korsika. Jetzt freue ich mich darauf, Mallorca zu entdecken.

Was trinken Sie zum Abendessen?

Meistens Wasser. Aber ich trinke auch gerne ein schönes Glas Rotwein.

Aufgezeichnet von Bernd Steinle.

NOMOS
GLASHÜTTE
neomatik

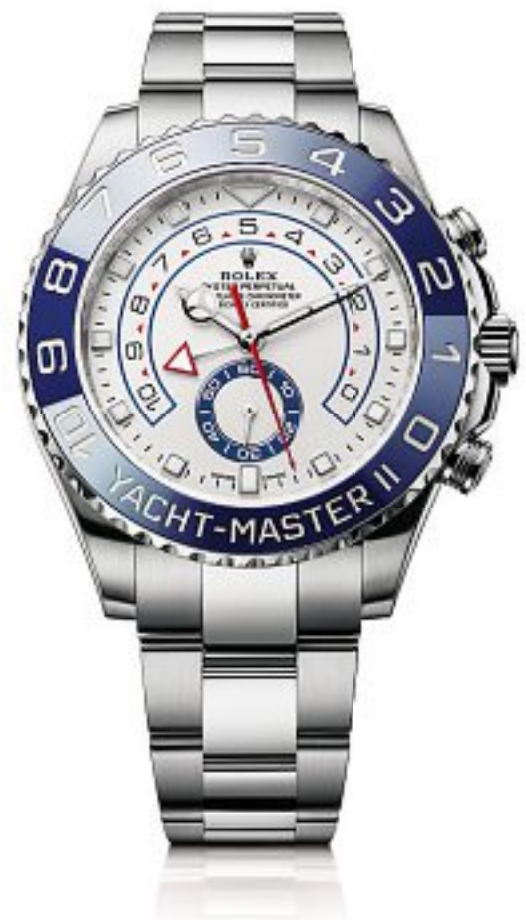


Schöner baden gehen, jeden Tag: mit der neuen NOMOS-Serie Aqua. Uhren für das ganze bewegte Leben – elegant genug für die Oper, doch mit der Lizenz zum Tauchen. Ahoi neomatik signalblau und weitere Aqua-Modelle mit extraflachem Automatikkaliber gibt es im besten Fachhandel. nomos-glashuette.com, nomos-store.com



WENN PERFEKTION
EIN NEUES
NIVEAU ERREICHT,
WURDE GESCHICHTE
GESCHRIEBEN.

Diese Uhr ist eine Zeitzeugin. Sie hat die Erhabenheit des Maxi Yacht Regattafelds auf den Gewässern der Costa Smeralda erlebt. An den Handgelenken derer, die immer an der Spitze stehen. Sie zählt nicht nur die Zeit. Sie erzählt Zeitgeschichte.



OYSTER PERPETUAL YACHT-MASTER II



MAXI YACHT ROLEX CUP
PORTO CERVO, ITALIEN
3. BIS 9. SEPTEMBER 2017

