

Frankfurter Allgemeine

Magazin

AUGUST 2015
AUTO SPEZIAL



**MODELLE
DER ZUKUNFT
FÜR DIE IAA**

**DAS WAHRE
GESICHT DES
KÜHLERGRILLS**

**MIT CABRIO
ZUM PICKNICK
INS PARADIES**

UPSIDE DOWN

ARMANI.COM



GIORGIO ARMANI
NEW NORMAL

MONT BLANC



Montblanc Heritage Spirit Moonphase and Hugh Jackman

Crafted for New Heights

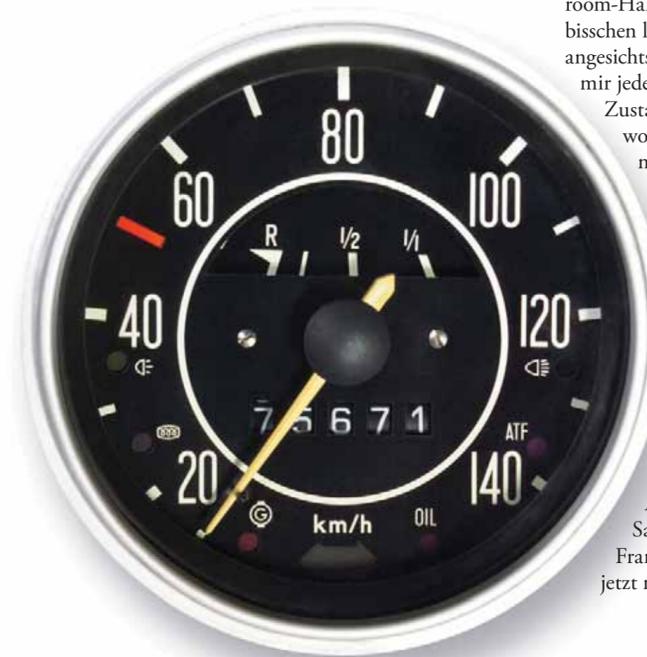
Die neue Montblanc Heritage Spirit Moonphase verfügt über eine Mondphasenkomplika­tion, die nach den Maßstäben der traditionellen Feinuhmacherei gefertigt wurde. Eingebettet in ein 39-mm-Gehäuse aus 18 K Rotgold, zeigt das Kaliber MB 29.14 mit Automatikaufzug die Mondphase in einer sichelförmigen Öffnung an und macht aus diesem Zeitmesser einen lebenslangen Begleiter. Visit and shop at Montblanc.com



BIN BEIM SERVICE

Es war wie immer kurz vor Redaktionsschluss: Wieder mal kam etwas dazwischen. Erst um halb neun fiel mir ein, dass mein Auto am Morgen in die Inspektion musste. Um neun Uhr, am „Audi Zentrum Frankfurt Mitte“ in der Mainzer Landstraße, bemerkte ich als erstes, dass man natürlich nicht mehr Inspektion sagt, sondern Service. Plötzlich machte es mir nichts mehr aus, dass mir gerade eine halbe Stunde geraubt wurde, denn ich hatte mein Thema gefunden: Ein Autohaus ist nämlich heute kein Autohaus mehr, sondern Showroom, Lounge, Bar, Coachingzone. Eine Kundenbetreuerin auf Plateauschuhen sah aus wie Jennifer Lopez. Ein junger Mann, durchtrainiert bis in die Haarspitzen, nahm meinen Schlüssel, holte mein Auto vom Parkplatz und reichte mir die 50 Cent, die noch auf dem Sitz lagen. Die Frau an der Theke bot mir Kaffee an: „Milch und Zucker?“ Auf den Barhockern witzelte ein Wartender: „Fehlen noch die Croissants. Wenn es die auch noch gäbe, würde ich jeden Morgen kommen.“ Auf Prospekten wurde für Endrohrblenden geworben, als ginge es nicht um den Auspuff, sondern um ein Accessoire. Dann Auftritt Herr Rebscher. Nickte wie ein Psychologe, der gerade mal wieder unaufgeräumte Ecken der Seele entdeckt hat. Fragte mich: „Und die Wischerblätter verschmieren?“ Woher wusste er das nur? Redete von Software-Updates, qualitätsverbessernden Maßnahmen, simulierten Unfallsituationen. Ich verstand nichts, aber es kam hier ja nur auf den therapeutischen Effekt an. Ich blinzelte aus der heiligen Showroom-Halle zu meinem aufgebockten Auto hinüber. Es tat mir ein bisschen leid, wie es da hinter Glas stand, irgendwie vernachlässigt angesichts all der Neuwagen. Herr Rebscher nahm mich mit, zeigte mir jeden Kratzer und blickte gnädig über den ungewaschenen

Zustand hinweg. Die Konfrontation mit meinem anderen Selbst wollte er mir aber nicht ersparen: „Wir schicken es dann auch mal durch die Waschstraße.“ Dann wollte er noch wissen: „Ist eine Leistungssteigerung vorgenommen worden?“ Gewiss nicht – wie hätte ich das machen sollen? Als ich ihn fragte, ob ich den Wagen am Nachmittag früher abholen könne, sagte er: „Ich sag mal: zu 98 Prozent.“ Da war ich gleich doppelt erleichtert: weil er nicht „97 Prozent“ gesagt hatte und weil ich nach meinen bescheidenen Erfahrungen mit Herrn Rebscher wusste, dass er „100 Prozent“ meint, wenn er „98 Prozent“ sagt. Erst das Bewusstsein, dass nichts perfekt ist, macht Perfektion möglich. Herr Rebscher, der Seelenklemmer unter den Kundenberatern, bremst die Offenheit menschlicher Lebenserfahrungen sanft aus. Wetten, dass mein Auto rechtzeitig fertig ist? Ungelogen: Gerade habe ich den Satz hingeschrieben, da klingelt das Telefon: „Audi Zentrum Frankfurt – Auto ist fertig!“ Früher als gewünscht. Ich fahr jetzt mal mit der Straßenbahn los und hole es ab. *Alfons Kaiser*



Verantwortlicher Redakteur:
Dr. Alfons Kaiser

Redaktionelle Mitarbeit:
Tilman Allert, Holger Appel, Christoph Borgans, Helene Bubrowski, Thomas Geiger, Dr. Rose-Maria Gropp, Christiane Heil, Diana von Krupp, Niklas Maak, Christoph Moeskes, Melanie Mühl, Boris Schmidt, Peter-Philipp Schmitt, Florian Siebeck, Dr. Tilman Spreckelsen, Bernd Steinle, Dr. Lukas Weber, Axel Wermelskirchen, Jennifer Wiebking, Maria Wiesner.

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 Redaktionsbeiträge 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 Allgemeine Magazin in Datenbanksystemen, zum Beispiel als elektronischer Pressespiegel oder Archiv, ohne Zustimmung des Verlags unzulässig.

Sofort 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:
(zugleich ladungsfähige 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:
Iago Müller

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

Produktionsleitung:
Andreas Gierh

Layout:
Verena Lindner

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

Druck:
Printavis Ltd. & Co. KG – Betrieb Nürnberg
Breslauer Straße 300, 90471 Nürnberg



BY APPOINTMENT TO THE ROYAL DANISH COURT

design by · made by

L I N D B E R G 



MELANIE MÜHL (links) und **DIANA VON KOPP** haben für dieses Heft die klassische Variante des Picknicks gewählt: Sie sind im offenen Wagen in die Pfalz gereist und nicht, wie inzwischen auch sehr beliebt, per gebuchtem Arrangement zum Heli-Picknick eingeschwebt (Seite 42). Vollkommen geerdet also fanden sie in den Pfälzer Weinbergen flugs den Weg ins Paradies – und wo ließe sich schöner picknicken? Der Winzer Martin Darting machte aus dem Trip in die Pfalz eine Expedition ins Reich der Sinne: Der Sommelier und Synästhet erläuterte den beiden, wie man zum Beispiel den Geschmack seines Lieblingsweins malt.



CHRISTIANE HEIL hatte eigentlich mit amerikanischen Autos abgeschlossen, als sie einmal zu oft mit einem Cadillac Eldorado Convertible, Jahrgang 1976, in ihrer Wahlheimat Santa Monica liegenblieb. Die Journalistin, die es nach einigen Jahren als Redakteurin dieser Zeitung wieder in die Vereinigten Staaten zog, fährt seitdem europäisch. Nach einem Besuch in Boynton Beach bei Miami könnte sie jetzt rückfällig werden. Die Replicas, die das Unternehmen Backdraft Racing dort nach den Plänen von Carroll Shelby's Cobra baut (Seite 38), gelten dank moderner Technik als pannensichere Klassiker. Und wunderschön sind sie auch.

FOTOS: HELMUT FRÖCKE, CHRISTIAN MATTHIAS POHLERT, OLIVER HEIL, PRIVAT

MITARBEITER

CHRISTOPH BORGANS hat in seinem Leben erst ein eigenes Auto besessen. Es war auch seine erste WG: eine mehr als 30 Jahre alte Kastenente. Mit einem Freund fuhr er damit nach Südafrika (Seite 40). Zwischendurch gingen sie auch mal zu Fuß, wie in den Nuba-Bergen in Sudan (unser Bild). Nach 25.000 Kilometern weiß der Volontär dieser Zeitung, der zu diesem Heft auch ein Interview (Seite 14) und drei Porträts (Seite 32) beisteuert: Abenteuer kann man mit und ohne Auto erleben. Hauptsache, man bricht auf.



HOLGER APPEL hat seine Liebe zum Auto entdeckt, als es noch nicht geahndet wurde, auf dem Schoß des Vaters über Feldwege zu brettern. Der Senior berichtet mit süffisantem Stolz, wie der Siebenjährige einst im VW Käfer sprach: „Ich gebe jetzt mal richtig Gas“ – und dann bei 30 Kilometer in der Stunde den Mut verlor. Heute darf sich Appel für diese Zeitung professionell um die spannende Welt von Technik und Motor kümmern. In diesem Heft stellt er unter anderem die interessantesten Neuheiten der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt im September vor (Seite 16) und führt Daimlers Chef-Designer Gorden Wagener durch den Fragebogen (Seite 50). Dabei wurde eines klar: Das Feuer lodert immer noch für alles, was mehr als 34 PS hat.





SHAMBALLA JEWELS

Explore the Energy of Creation



SHAMBALLA BRACELET
Solid Brown Diamond, Black Diamonds, 18K Black Rhodium Plated Rose Gold

Herbert Mayer
Juwelier seit 1922

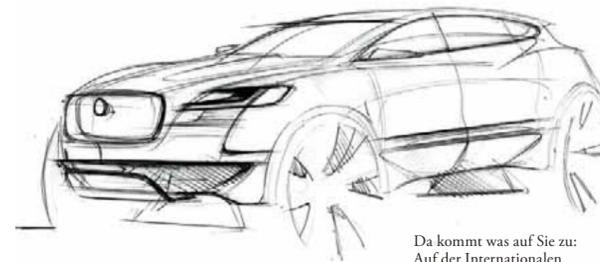
UHREN · OPTIK · SCHMUCK
FISCHER
BOUTIQUE

WEMPE
FEINE UHREN & JUWELN

WWW.SHAMBALLAJEWELS.COM

SHAMBALLA JEWELS OFFICIAL

SHAMBALLA JEWELS



Da kommt was auf Sie zu:
Auf der Internationalen
Automobil-Ausstellung
zeigt die Branche, was
sie kann. Auf Seite 16
gibt es die aufregendsten
Neuheiten zu sehen.



Letzte Ausfahrt Taunus:
Die Zeitreise in einem
Opel-Rennwagen von
1903 (Seite 46) dauert
lange. Auch wenn sie
nur teilweise über die
Originalstrecke des
ersten internationalen
Automobilrennens
in Deutschland führt.



ZUR TITELSEITE
Die Unterseite des MGA 1600,
Baujahr 1960, wurde von
Kay Michalak und Sven Völker
fotografiert.

- 10 KARL LAGERFELD
- 14 BRUNO MACCALLINI
- 32 HEIDI HETZER
- 34 NIKLAS MAAK
- 36 TILMAN ALLERT

KIND IN SICHT Wie uns die
moderne Verkehrserziehung zu
bremsen versucht. *Seite 12*

SICHT DER DINGE Alberto
Favaretto hat im Kino seinen
Traumkoffer entdeckt. *Seite 12*

DINGE FÜRS LEBEN Mit der
Ente durch Afrika – eine Reise mit
bleibenden Eindrücken. *Seite 40*

LEBEN IM WANDEL Auf Kuba
ist nach der Öffnung eine neue
Zeit angebrochen. *Seite 44*

ZEIT FÜR DICH Multitasking am
Morgen: Von der Kunst, sich im
Auto zu schminken. *Seite 45*

WANDEL DER ZEIT Kuhmilch
war gestern – heute ist Schafmilch
in der Schokolade. *Seite 48*

Die nächste Ausgabe des Magazins liegt der Frankfurter Allgemeinen Zeitung am 12. September bei.

Mann der klaren Linien:
Gorden Wagener, Chef-
Designer bei Daimler,
erzählt im Fragebogen
(Seite 50), was ihn außer
Autos noch bewegt –
zum Beispiel Surfen.



FOTOS: PETER JUEBLICH/FOPPEL CLASSIC, ARCHIV, DAIMLER AG, HERSTELLER



Im Zeichen der
Schlange: In Florida
lassen Autoliebhaber
einen legendären
Sportwagen nach-
bauen (Seite 38) –
den AC Cobra.



KARL LAGERFELD SIEHT VERZWEIFELTE DANAIKEN

Wer glaubt, dieses Fass sei übervoll mit Geld, der kennt das Fass der Danaiden schlecht. Die Danaiden, die 50 Töchter des Danaos, töteten auf Befehl ihres Vaters in der Brautnacht ihre Ehemänner und mussten zur Strafe auf ewig Wasser in ein Fass mit Löchern schöpfen. Die Danaidenarbeit am Fass mit der Aufschrift „Griechenland“ übernehmen auf unserem Bild Bundeskanzlerin Angela Merkel und IWF-Direktorin Christine Lagarde, die offenbar ahnen, was Danaidenarbeit bedeutet und entsprechend finster dreinblicken. Nicht einmal die typischen Farben ihrer Jacken hellen dieses Bild auf. „Madame Lagarde hält einen fast ironischen Abstand“, sagt

unser Zeichner Karl Lagerfeld, „sie hat ja auch nicht das geringste Vertrauen in Griechenland.“ Der Modeschöpfer, der sich seit seiner Jugend für das mythologische und aktuell sehr für das politische Griechenland interessiert, meint: „Es hat zu viele Berichte über die schlechte Verwaltung und die Unehrlichkeit der Bevölkerung in Griechenland gegeben, um sagen zu können, dieses Volk wäre erniedrigt worden. Wenn man seine Schulden nicht bezahlt hat, ist man dann ein Opfer?“ Auf unserer Zeichnung sieht es umgekehrt aus: Da nehmen die beiden irdischen Töchter des Danaos klaglos die Opferrolle ein. (kai.)

Zwei Klassiker – ein Stuhl: der Eames Aluminium Chair als F.A.Z.-Special-Edition



Beim Kauf der
F.A.Z.-Special-Edition bis
zum 31.12.2015 erhalten Sie ein
**Abonnement der Frankfurter
Allgemeine Zeitung.**

(1 Jahr E-Paper oder 6 Monate
Print-Ausgabe)

Das Lesen einer Zeitung erfrischt den Geist und entspannt den Körper – so sollte es idealerweise sein. Dieser wohltuenden Balance widmet sich jetzt exklusiv ein Stuhl: der Eames Aluminium Lounge Chair als Frankfurter Allgemeine Zeitung-Special-Edition. Nummeriert und limitiert auf 777 Exemplare. Das Dunkelgrau des ansonsten silbern glänzenden Aluminiumgestells erinnert an die Farbe einer Druckplatte, der Stoffbezug in Elfenbein und Dunkelgrau an Papier und Druckerschwärze. Aber nicht nur

Äußerlichkeiten verbinden diesen eleganten Stuhl mit der F.A.Z. Auch bei der Herstellung legen wir höchsten Wert auf Qualität. Das bedeutet für Sie 30 Jahre Garantie. Also für den Zeitraum der kommenden 10.950 Ausgaben der Frankfurter Allgemeine Zeitung. Erhältlich bei ausgewählten Vitra Fachhandelspartnern und über den Vitra Online Shop. www.vitra.com/faz

vitra.

Erhältlich bei ausgewählten Vitra Fachhandelspartnern: Aachen Mathes Bad Homburg Braum Berlin Minimum, Modus, Unitedspaces Bochum Blennemann Bonn BüroConcept + RaumDesign Bopfingen Schieber Werkstätten Braunschweig Pro Office Bremen Popo Düsseldorf Vitrapoint Essen Arredare, Vitra by StoreR Filderstadt-Bernhausen Leonhard Flensburg Jacob Erichsen Frankfurt/Main Hans Frick, Leptien 3, Massdrei Freiburg Arnold Fulda Brück Büro & Wohn Design Gütersloh Pro Objekt Hagen Biermann Hamburg Gärtner, Punct.Object Hannover Pro Office Hausach Streit Karlsruhe Paul Feederle Kiel Hugo Hamann Köln Markanto, Stoll Lemgo Pro Office Lörrach Becker, Stilobjekt Lübeck Heinrich Hünicke Mainz Inside Mannheim Georg Seyfarth Moers-Kapellen Driete Wohnform München Koton, Vitra by StoreM Münster Ventana Nordhorn Ambiente B. Pforzheim Oliver von Zepelin Reutlingen Raumplan Rödermark KreativBüro Schorndorf Chairholder Schwelm Hüls Senden/Iller Interni by Inhofer Stuttgart Fleiner by Architare, Snow Tübingen Hecht Waldshut-Tiengen Seipp Wiesbaden Casa Nova

PRÊT-À-ROULER



Dialog-Displays: Die freundlichen Hinweistafeln aus den Siebzigern sind längst der elektronischen Überwachung gewichen.

DANKE, DASS SIE LANGSAM FAHREN!

In den achtziger Jahren war die Verkehrserziehung zuletzt in Hochform. Die Verkehrsgärten brummt, Schülerlosen wurden bestellt, und in Osnabrück formierte sich eine Spaßband mit dem Namen „Die angefahrenen Schulkinder“. Als Autofahrer war man mit den ersten Spielstraßen und Tempo-30-Zonen konfrontiert. Auch das Verkehrszeichen „Kinder“ bekam ein neues Design. Das alte hatte ein Mädchen mit Zopf dargestellt, das brav einen kleinen Jungen an die Hand nahm. Ein Gefahrensignal ging von diesem Idyll nicht aus, und so machte das neue Schild Schluss mit Kleid und Zopf. Es zeigte zwei springende Kinder, die auch gleich viel besser ins Auge sprangen.

Die beiden kleinen Springer im roten Dreieck gibt es noch heute. Flankiert wird das Verkehrszeichen 136 von Abertausenden Hinweistafeln, die den Autofahrer an Schulen, Kindergärten und Spielplätzen ebenfalls zu besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme anhalten: „Gas weg: Kinder“, „Fahr vorsichtig – Es könnte auch Dein Kind

sein“. Oft haben eben jene Kinder die Hinweistafeln auch selbst gemalt in den neunziger Jahren. Krakelige Zebrastrifen, glückliche Grundschüler, ein wolkenloser Himmel: Das Glück auf den Straßen könnte kaum größer sein. Doch reicht das, dem Autofahrer anzuzeigen, was tatsächlich auf dem Spiel steht, wenn er nicht nach links und rechts guckt?

Offenbar reicht es nicht. Seit einiger Zeit haben Verkehrszeichen 136 und all die verlassenen Hinweistafeln Zuwachs bekommen. Der Zuwachs leuchtet. Er blinkt. Zuerst denkt man, man sei geblitzt worden. Ist man aber nicht. Die neuen Warntafeln messen zwar die Geschwindigkeit, aber nicht für die Polizei, sondern nur für den Autofahrer. Fuhr er im vorgeschriebenen Tempo, formieren sich die Leuchtpunkte zu einem Smiley. War er zu schnell, verziehen sie den Mund. Dialog-Displays heißen diese neuen Apparate des Lobens und Tadelns, die je nach Ausführung auch ein „Danke“ oder ein „Langsam!“ senden. Die sprechenden Zeichen werden in den Kommunen im-

mer beliebter, nachdem ein Pilotversuch in Berlin 2007 ihre Wirksamkeit festgestellt hat. Demnach verringerte sich die Durchschnittsgeschwindigkeit je nach Einsatzort um bis zu sechs Kilometer in der Stunde. Vielen Dank!

Doch langsam! Dialog-Displays wirken nur, solange sie aufgestellt sind. Nach Abbau der Geräte kehren die Verkehrsteilnehmer wieder zu ihrem ursprünglichen Verhalten zurück. Noch ein weiteres Problem: Einige Autofahrer missbrauchen die Tempotafeln, damit sie ihnen die Höchstgeschwindigkeit anzeigen. Mancherorts sollen sogar regelrechte Wettfahrten stattfinden.

Die übrigen Autofahrer dürften sich nach dem dritten Smiley fragen, ob sie wirklich dauerhaft elektronisch beobachtet und angelächelt werden wollen. Warum muss man sie, um Kinder zu schützen, auch gleich wie Kinder behandeln? In Frankreich heißen die Geschwindigkeitsanzeigetafeln „radar pédagogique“ – ein treffender Ausdruck für die neue Form der Verkehrserziehung. *Christoph Moeskes*

FÜR DEN AUSFLUG ÜBERS WEEKEND

In Wes Andersons Film „Darjeeling Limited“ spielt Gepäck eine Hauptrolle: Elf Koffer werden von drei Brüdern auf spiritueller Reise durch Indien geschleppt. Die Koffer sind natürlich immer auch eine Metapher für das Päckchen, das jeder der Brüder zu tragen hat. Dennoch will man ihnen diese Reisetaschen sofort abnehmen, denn sie sind so liebevoll gestaltet, dass man sich auch am Ende des Films noch an jedes Detail erinnert: die kleinen Zebras, Giraffen und Elefanten, die über das braune Leder ziehen wie über eine Steppe, die drei großen weißen Initialen in der Mitte und das grüne Futter, mit dem jedes Stück ausgeschlagen ist. Warum konnte man so etwas nicht irgendwo kaufen?

Das fragte sich auch Alberto Favaretto. Dem aus Venedig stammenden Anwalt, der in Hongkong arbeitet, wurde die Liebe für schöne Dinge in die Wiege gelegt. „Die Koffer im Film erinnerten mich an das rote Gepäckset von Cartier, das sich mein Großvater nach dem Krieg gekauft hatte. Auch die hatten handgemalte Initialen darauf“, sagt er. So etwas wollte er auch haben. Die Original-Darjeeling-Limited-Koffer aber waren eine Ein-



zelanfertigung von Louis Vuitton. Marc Jacobs persönlich hatte das Design entworfen, nach Drehende versteigerte das Luxuslabel im Jahr 2007 vier der Gepäckstücke in New York für mehr als 50.000 Dollar.

Alberto Favaretto sah nur einen Ausweg: Er musste sich seine eigenen Koffer anfertigen lassen. Kurzerhand entwarf er selbst drei Varianten – inklusive Giraffen, Elefanten und den großen weißen Initialen seines Namens. „Ich benutze die größte Tasche viel für meine eigenen Reisen, allerdings hat meine Verlobte sie immer wieder genommen, um selbst damit zu verreisen“, sagt Favaretto. Auch seine Schwester sei ganz angetan gewesen, also nahm er die Taschen in seinen Onlineshop verytroubledchild.com auf (ab 499 Dollar).

Stets sind sie individuell gefertigt: argentinisches Leder außen, smaragdgrünes Baumwolltuch innen und je nach Wunsch bis zu drei Initialen gegen Aufpreis. Seit 2013 betreibt Favaretto seinen Onlineshop. Der Name „verytroubledchild“ ist eine Hommage an „Moonrise Kingdom“, einen weiteren Film seines Lieblingsregisseurs, in dem ein Buch mit diesem Titel die Hauptfigur zur Flucht von zu Hause bewegt. „Wes Anderson kreiert diese fantastischen Welten. Und nachdem der Film vorbei ist, will man unbedingt ein Teil davon sein.“ Mittlerweile weiß er, dass es nicht nur ihm so geht. *Maria Wiesner*

FOTOS: CHRISTOPH MOESKES (8), HERSTELLER



DAKS
LONDON

DAKS.COM

KINDERKRAM

Jetzt sperren die also den S-Bahn-Tunnel, hatte unsere Freundin, die Buchhändlerin gesagt, als wir wegen des nächsten Spieleabends telefoniert hatten, stell dir das mal vor: fünf Wochen lang! Das ist, wie wenn in Berlin der S-Bahn-Ring dicht gemacht wird, inklusive aller ICE.

Aber du fährst doch sowieso Fahrrad, hatte ich gesagt. Schon, hatte sie gesagt, aber wenn jetzt alle aufs Auto umsteigen, wird das auch auf den Straßen ungemütlich.

Am besten ist es sowieso in der Eisenbahn, hatte ich gesagt, und auch am ruhigsten.

Meinst du, hatte die Buchhändlerin gesagt. Und dass sie schon eine Idee habe, welches Spiel sie zu uns mitbringen würde.

Schöner Hut, Ullrich, sagte meine Frau, als sie am Spieleabend die Tür für die Buchhändlerin und ihren Mann öffnete. Ullrich trug zum breitrempigen schwarzen Hut ein Halstuch und zwinkerte uns verwegen zu.

Er hat darauf bestanden, sagte die Buchhändlerin, und irgendwie ist es ja auch ganz süß, oder?

Hat das was mit dem Spiel zu tun, fragte unser Sohn.

Dir kann man auch nichts vormachen, Schlaukopf, sagte Ullrich, und zog aus seinem Rucksack einen Kasten heraus, auf dem „Colt Express“ stand. Auf den Deckel war eine Dampflokomotive mit zwei Waggons gemalt, auf denen finstere Gestalten herumturnten. Jeder suchte sich eine Identitätskarte, sagte Ullrich, dann bauen wir den Zug aus den Papptteilen zusammen, und ab geht die Post!

Ullrich war dann Django, der Bandit mit dem mächtigsten Revolver, die Buchhändlerin war die Taschendiebin Cheyenne, meine Frau der clevere Räuber Doc, unser Sohn der verschlagene Ghost und ich der Revolverheld Tuco. Es stellte sich heraus, dass Ullrich die Anleitung noch nicht sehr weit gelesen hatte, und wir brauchten einige Zeit, um das Spiel überhaupt zu verstehen. Wir stellten unsere Figuren in die Waggons des Zuges. In der Lokomotive war eine weitere Figur, der Marshall, und bewachte einen Geldkoffer. Wir mussten versuchen, sie ihm abzuluchsen, und konnten ebenerdig von Waggon zu Waggon laufen oder über die Dächer springen. Dafür legten wir vor jeder Runde Aktionskarten in einer bestimmten Reihenfolge ab, die aber erst wirksam wurden, wenn die Runde begann. Manche erlaubten uns, Geldsäcke oder Diamanten an uns zu nehmen, andere brachten uns zum nächsten Waggon oder aufs Dach. Und wieder andere richteten sich gegen die Mitspieler.

Du schießt auf deinen eigenen Mann, rief Ullrich.

Klar, sagte die Buchhändlerin fröhlich, zum Boxen bist du ja leider zu weit weg.



Ist dir eigentlich klar, dass ich in der nächsten Runde zurückschießen werde, sagte Ullrich.

Dann bin ich längst auf dem Dach, sagte die Buchhändlerin, man kann das alles hier sehr schön planen.

Inzwischen hatte meine Frau den Marshall einen Waggon weiter gerückt und mein Sohn den jetzt unbewachten Geldkoffer eingesackt.

Stopp mal, sagte Ullrich, damit kommst du nicht durch.

Meine Frau boxte ihn in den nächsten Waggon, und weil da schon der Marshall stand, flog Ullrich weiter aufs Dach und kassierte eine Kugel.

Blödes Spiel, sagte Ullrich, als sich am Ende herausstellte, dass meine Frau auch noch einen Bonus für die beste Schützin bekam und er den letzten Platz belegte.

Gibt es eigentlich Extrapunkte für das beste Kostüm, fragte die Buchhändlerin in die Runde. Ich meine, Ullrichs Hut ist schon nicht schlecht!

Eure Almosen könnt ihr behalten, sagte Ullrich.

Und ich brachte unseren Sohn ins Bett. *Tilman Spreckelsen*

PRÊT-À-ROULER



„Wir haben gar kein Auto“: Bruno MacCallini 2012 mit seiner damaligen Freundin Jutta Speidel am Set des Films „Zwei Esel auf Sardinien“.

BRUNO MACCALLINI HAT DOCH EIN AUTO

Herr MacCallini, Ihren berühmtesten Satz haben Sie in einer Nescafé-Werbung aus den neunziger Jahren gesagt. Eine blonde Frau klopft bei ihrem Nachbarn, dem Italiener Angelo: „Ich glaube, Ihr Auto steht auf meinem Parkplatz.“ Er bittet sie herein und serviert ihr einen Cappuccino. Nach dem ersten Schluck fragt sie versöhnlich: „Und wann fahren Sie Ihr Auto weg?“ Er: „Isch habe gar kein Auto, Signorina.“ In der Werbung wird ja viel gelogen. Haben Sie wirklich kein Auto? Doch! Ich habe ein Auto! Einen BMW M3 Cabriolet. Damals hatte ich auch einen BMW, ich weiß aber nicht mehr welchen. Mein Bruder sammelt Autos und hat drei, vier alte BMW. Er ist Ingenieur und liebt Frauen und Autos. Ich liebe nur Frauen und ein bisschen die Autos.

Das Image als Mann ohne Auto: Hat Ihnen das bei den Frauen geholfen?

Ich bekam damals Tausende Briefe. Die Leute erkannten mich auf der Straße – unglaublich! Ein wundervoller Brief kam von einer Dame aus Stuttgart. Sie schickte mir Bilder von einem Schloss und schrieb: „Wenn Du möchtest, besuche mich hier. Ich wäre der Schaum auf Deinem Cappuccino.“ Aber ich habe mich nie getraut.

Und wie ist es heute? Ihr Vertrag als Testimonial für Nescafé endete ja schon vor 15 Jahren.

In Deutschland werde ich immer noch erkannt. Die Leute sagen: „Ahhh, isch habe gar kein Auto!“ Das beginnt schon am Flughafen. Neulich sagte ein Zöllner: „Öffnen Sie den Koffer, ich will sehen, ob Sie ein Auto drin haben!“ Sogar junge Leute, erst 20 Jahre alt, kennen mich. Woher? Schauen die nachts alte Werbeclips?

Nervt Sie das manchmal?

Jeder hat sein Kreuz zu tragen. Mein Kreuz ist mein Motto „Isch habe gar kein Auto“. In Deutschland lebe ich gut damit. Nur in meiner Heimatstadt Rom ist es manchmal peinlich. Wenn ich mit Freunden zum Trevi-Brunnen gehe, wo viele Touristen sind, höre ich auch dort den Satz. Meine Freunde fragen mich dann: Sind die Leute verrückt? Was rufen die Dir zu? Und manchmal passiert es, dass man mich Melitta-Mann nennt, weil man mich mit meinem Kollegen Egon Wellenbrink verwechselt. Das ist schade, denn ich war ja der Nescafé-Mann.

Sie haben an der Schauspielakademie Silvio D'Amico in Rom studiert, dann machten Sie plötzlich Werbung. Hatten Sie sich so Ihre Karriere vorgestellt?

An der Akademie dachte ich, meinen Durchbruch werde ich in Stücken von Shakespeare haben oder in Filmen von Fellini. Aber nach 30 Jahren weiß ich, dass es die Werbung für einen Cappuccino war. Am Anfang dachte ich: Wie armselig! Jetzt sage ich: Gottseidank. Ich hatte ja nie geplant, in Deutschland eine Karriere zu starten. Heute

spiele ich in deutschen Filmen, zuletzt in „Zwei Esel auf Sardinien“ mit meiner früheren Partnerin Jutta Speidel. Ich habe mit ihr auch Bücher über unsere Reisen geschrieben: „Wir haben gar kein Auto“ und später „Wir haben doch ein Auto“. So eine Kampagne wünsche ich jedem Schauspieler. Denn die Leute auf der Straße erinnern sich selten an deine Filme. Sie sagen „Isch habe gar kein Auto“ und haben das Gefühl, einen Freund zu treffen. Das ist für einen Schauspieler sehr wichtig. Es reicht nicht, wenn die Leute dich kennen, sie müssen dich mögen.

Warum war Angelo denn so sympathisch?

Er war anders als das Bild, das man damals von Italienern hatte. Vor 25 Jahren waren Italiener Machos der Riviera Romagnola, selbstsicher, mit Geld, mit Auto. Angelo war schwächlich und etwas schüchtern, witzig und charmant, aber kein Macho. Und ich mochte ihn, weil ich ihn in gewisser Weise miterfunden habe.

Haben Sie an der Figur mitgearbeitet?

Natürlich stammen das Storyboard und der Satz von der Agentur. Aber sie waren offen für Vorschläge. Von mir ist zum Beispiel das „Signorina“ am Ende, ich wollte es charmanter. Ich mochte die Arbeit sehr. Eine Geschichte in 30 Sekunden zu erzählen ist fast schwerer als in einem Film von 90 Minuten. Sie muss zu dem Produkt passen, muss lustig, sehr klar und sehr direkt sein.

Ist die Werbung also doch eine Art Kunst?

Natürlich wollen wir Kaffee oder Autos verkaufen. Aber Werbung ist auch ein Teil unserer Kultur. Wir sind alle mit ihr aufgewachsen. Gute Werbung ist angewandte Kunst. Aber leider geht das Kreative heute verloren.

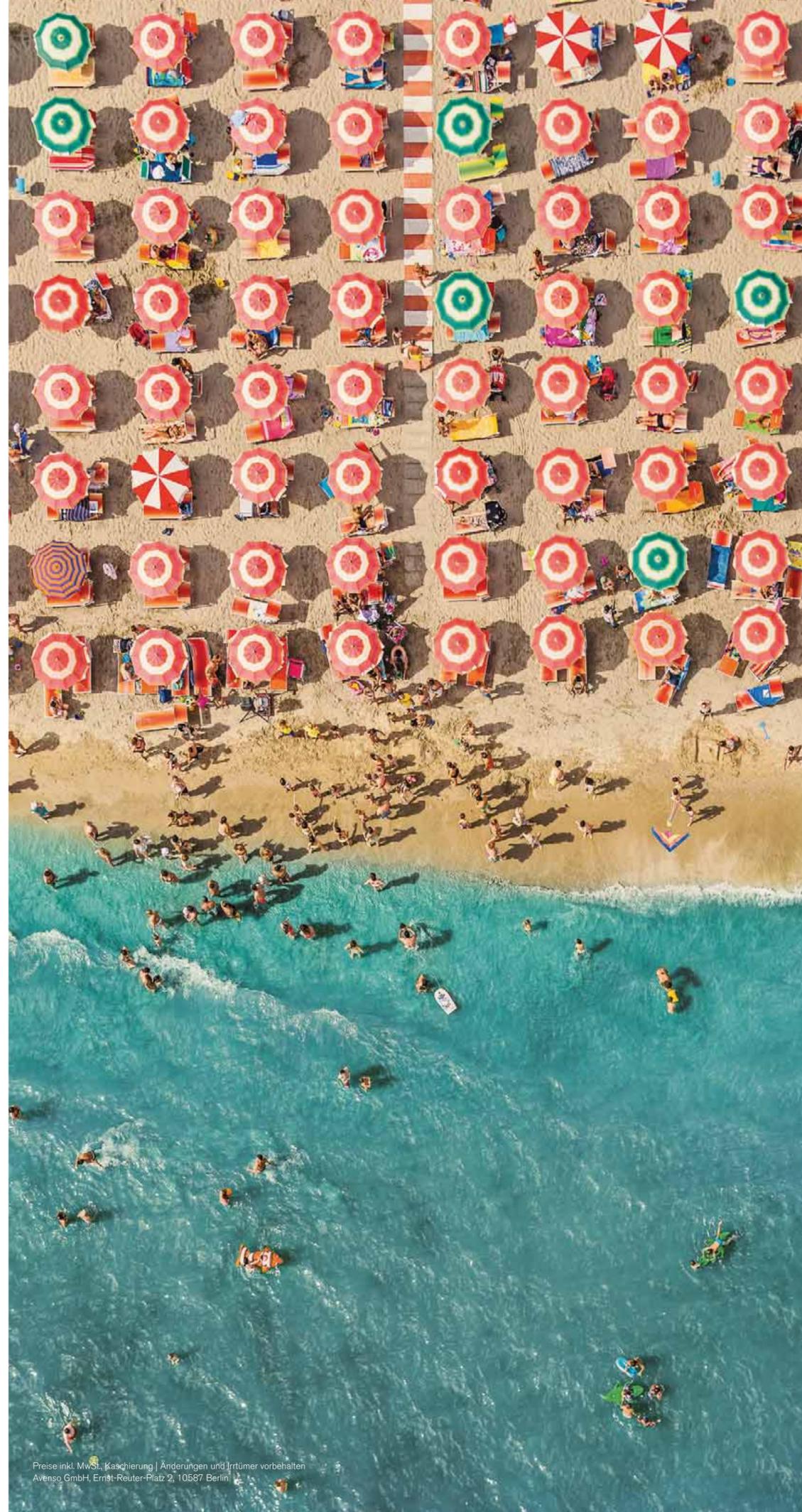
Warum?

Das hat mit der Globalisierung zu tun. Statt Werbung für die einzelnen Länder zu produzieren, wirbt man heute auf der ganzen Welt mit Celebrities. Der Claim kann da nur ein Standard-Satz sein. Nestlé etwa wirbt seit 2000 mit George Clooneys „What else?“ Das ist ein netter Satz, und Clooney ist ein toller Schauspieler. Aber hinter dem Satz steckt nicht viel. Bei „Isch habe gar kein Auto“ gab es eine Geschichte. Da trafen zwei Temperamente aufeinander, und die Deutschen fanden sich darin wieder. Sie identifizierten sich mit der aufgetragenen Frau, und dann lernten sie diesen ruhigen, leisen Italiener kennen.

Werden wir Angelo in Zukunft nochmal erleben?

Ich würde Angelo gerne in einem Film spielen. Ich habe das schon oft vorgeschlagen, aber bin damit bei Produzenten und Autoren gescheitert. Man will wohl wieder das sehen, was man für den typischen Italiener hält.

Die Fragen stellte Christoph Borgans.



FOTOS: FAZ, DPA

Bernhard Lang

**BERNHARD
LANG**

Adria VI

120 x 80 cm // 908 €
Foto-Abzug unter Acrylglas

Limitiert &
Handsigniert



BENTLEY BENTAYGA: DER RASENDE RIESE

Wo die Welt nicht mehr genug ist, fangen Geländewagen an, die auf der Straße 300 Kilometer pro Stunde schnell sind. Die britische Luxusmarke Bentley hatte einen ersten Versuch gestartet, der die Hauptrolle in „Hui Buh, das Schlossgespenst“ sicher gehabt hätte. Dann sind die Mannen noch mal ins Verlies geklettert und haben Hand ans Blech gelegt. Nun tauchen aus dem Dunkel erste Zeichen der Entkrampfung auf, obgleich der Bentley natürlich noch immer ein mächtiges Fahrzeug ist. Jedenfalls soll er der schnellste Geländewagen auf Erden werden, womit die 286 Kilometer in der Stunde des Porsche Cayenne Turbo S zu übertreffen wären. Innen lässt sich

dank erfreulicher Großzügigkeit ein Neun-Loch-Golfplatz einrichten oder das Pferd satteln. Etwa 600 Pferdestärken sind freilich schon unter der Haube versammelt. Damit der Adel auf feuchter Wiese nicht ausrutscht und der Scheich die Düne hochkommt, ist Allradantrieb an Bord. In Opulenz und Einrichtung hat sich Bentley am majestätischen Range Rover orientiert, verführt der Konkurrent doch zuverlässig die Reichen und Schönen. Das konnte sich Bentley nicht länger bieten lassen. Das Objekt der Begierde heißt übrigens Bentayga. Es trägt einen gehörigen Schuss Sportlichkeit zur Schau, zu berappen sind dafür etwa 200.000 Euro. (hap.)



MERCEDES-BENZ S-KLASSE CABRIOLET: VOM ANDEREN STERN

Große Cabriolets entführen in die Welt von Überschwang und Freiheit, sie bewegen sich zwischen Opulenz und Eleganz, dürfen aber nicht ins Dekadente abgleiten. Die Sinne mögen aufs Feinste verführt werden. Mercedes-Benz traut sich nun an eine offene S-Klasse heran – ein Auto wie eine Yacht im Hafen von St. Tropez. Schier endlos fließen die Linien, bis sie im weichen Heck entschlossen aufgenommen werden. Natürlich gibt es für Fahrzeuge dieser Art keine rationalen Gründe, und allein schon der Kaufpreis wird wohl gewährleisten, dass sich die Verbreitung des Cabriolets in gewissen Grenzen halten wird. Designchef Gorden Wagener und sein Team aber

haben ihren Weg gefunden, der von oben nach unten verständlich wird und irgendwann womöglich auch die rebellische A-Klasse logisch erscheinen lassen könnte. An der Eleganz der staatstragenden S-Klasse beißen sich die Konkurrenten die Zähne aus, ein Cabriolet dieses Formats sucht der Connoisseur vergebens. Vielleicht findet er eins, wenn er auf die Insel geht. Aus Schwaben ist seit langem nichts Aufregenderes erschienen. Das viersitzige S-Klasse Cabriolet wird einer der Stars der IAA werden. Das Bild hat Mercedes-Benz exklusiv für unser Magazin zur Verfügung gestellt. Weitere Blicke und Einblicke werden noch vor September folgen. (hap.)

BMW 7ER: FESTE GRÖSSE IN DER LUXUSSZENE

Die Bayern fühlen sich von jeher nicht nur der Freude am Fahren verpflichtet, sondern auch der Dynamik des Auftritts. Der neue 7er-BMW ist denn auch ein Auto der fließenden Linien, die das jetzige Modell zumindest nicht alt aussehen lassen. Aus der Kraft der Marke entsteht ein Selbstbewusstsein, das von der kühn in den Wind gestellten Niere weit über die Maximilianstraße hinaus getragen wird. Die Haube verzichtet auf die Querfuge, und mit wenigen Strichen gelingt die Flanken entlang ein Spiel aus Formen und Farben, das typisch BMW ist. Selbst mit dem eigenwilligen Schlitz am vorderen Kotflügel wird sich der Betrachter vielleicht eines Tages anfreunden. Nach hinten fügen sich die Linien zu einem schicken Heck, das durch sichtbare und doch versteckte Auspuffrohre seinen Abschluss findet. Innen wird das Radio mit berührungslosen Gesten bedient,



umlaufende Lichtleisten erhellen das Ambiente in schillernden Farben. Selbst BMW ist nicht so vermessend, Platz eins in der Hierarchie der Luxuslimousinen reklamieren zu wollen. Aber im Reich von Mercedes-Benz S-Klasse und Audi A8 fühlt sich der 7er traditionell wohl, auch auf einem zweiten Platz. Mit 81.900 Euro beginnt die neue BMW-Welt im kurzen 730d. Sie endet vorläufig bei 112.700 Euro im langen 750iL. (hap.)



OPEL ASTRA: LEICHTER UND LUFTIGER

Opel muss was tun, denn der VW Golf ist außer Sichtweite geraten. So haben sich die Rüsselsheimer für eine recht radikale Neuaufgabe ihres einstigen Bestsellers entschieden. Mit hessischer Akribie und einer südlich anmutenden Linie wirft sich der neue Astra ins Getümmel, das in der vom Golf geprägten Klasse kaum dichter sein könnte. An der dynamisch geführten Front wirken LED-Matrix-Scheinwerfer erhellend. Sie leuchten stets mit Fernlicht, sparen dabei den Gegenverkehr aus und sind sonst nur aus der Oberklasse bekannt, etwa von Audi. Die Seitenlinie ist vor allem am Verlauf der C-Säule so italienisch wie seit den Modellen GT und Manta nicht mehr, das Heck schließt kraftvoll ab. Im Innenraum

zeugen feineres Material und bessere Ergonomie von neuem Anspruch. Vor allem legt Opel endlich seinen zweifelhaften Titel als Weltmeister der Platzverschwendung ab. Der neue Astra ist kürzer und flacher als sein Vorgänger, trotzdem bietet er ein spürbar luftigeres Raumgefühl. Vor allem die Beinfreiheit hinten hat zugelegt. Auch Opel folgt der begrüßenswerten Tendenz zu leichteren Autos. Der neue Astra bringt mindestens 120 Kilogramm weniger auf die Waage. Kurz nach der Internationalen Automobil-Ausstellung beginnt die Auslieferung. Der Kombi folgt sechs Monate später. Opel ködert mit attraktiven Preisen: Sie beginnen für den stets mit vier Türen offerierten Astra unverändert bei 17.260 Euro. (hap.)



MAZDA MX-5: EIN OFFENES GEHEIMNIS

Ohne den amerikanischen Kollegen Bob Hall hätte es den Mazda MX-5 wahrscheinlich nie gegeben. Schon 1979 machte er dem damaligen Entwicklungsleiter von Mazda, Kenichi Yamamoto, den Vorschlag, einen Roadster nach klassischem englischen Vorbild zu bauen, à la Lotus Elan oder MG B. Solch ein Auto, gepaart mit japanischer Zuverlässigkeit, müsste doch ein Verkaufsschlager werden. Fünf lange Jahre ist man in Hiroshima mit dem Gedanken schwanger gegangen, dann fiel die Entscheidung: „Wir machen es!“ Autos von diesem Schlag, puristisch, offen, zwei Sitze, Hinterradantrieb, ziemlich preiswert, gab es zu diesem Zeitpunkt nicht. Fünf Jahre dauerte es, bis im Februar 1989 in Chicago der MX-5 oder auch Miata, wie er außerhalb Europas genannt wurde, debütierte. Die Presse überschlug sich vor Begeisterung – und die Kunden taten es auch. 5000 Einheiten hatte Mazda jährlich geplant, es wurden 1990 mehr

als 35.000 allein in Japan und Amerika, dem Land, aus dem die Idee gekommen war. Das Kontingent für Deutschland, 2000 Fahrzeuge, reichte vorne und hinten nicht, junge Gebrauchtwagen wurden über Neupreis gehandelt. Der erste echte Traumwagen aus Japan war da. Klappscheinwerfer, ein einfach zu bedienendes Verdeck und 115 PS reichten zum automobilen Glück. Der MX-5 gab die Initialzündung zur Wiedergeburt der Roadster-Klasse und ist selbstverständlich bis heute eine feste Größe im Mazda-Modellprogramm. Die vierte Modellgeneration tritt jetzt an, mit einem Design, das die Vergangenheit zitiert und dennoch in die Zukunft führt. Spätestens 2016 wird der einmillionste MX-5 gebaut. Und zum ersten Mal bekommt der kleine Japaner dann ein Geschwisterchen. Für Fiat baut Mazda auf der Basis des MX-5 den neuen Fiat 124 Spider. So rechnet sich der Aufwand besser. Für beide. (fbs.)

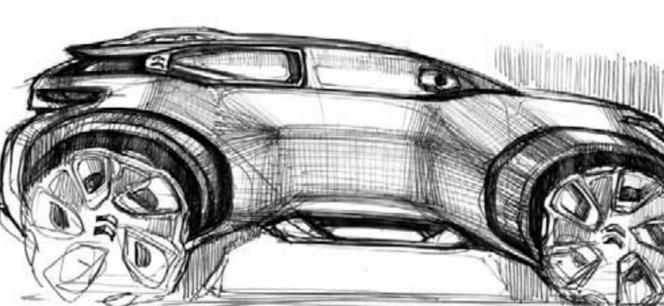


CITROËN AIRCROSS: RÜCKKEHR ZUR AVANTGARDE

Die französischen Autohersteller haben den Boom der SUV verschlafen. Jetzt fällt es schwer, Anschluss zu finden. Renault holt zur Zeit mit dem Captur und dem neuen Kadjar mächtig auf. Die beiden anderen größeren französischen Marken – Peugeot und Citroën – suchten zunächst ihr Heil in einer Kooperation mit Mitsubishi aus Japan, machen aber inzwischen ihr eigenes Ding. Citroën lancierte im vergangenen Jahr den pfiffigen Cactus, ein Mittelding zwischen Kombi und SUV. Von den Experten wurde er hoch gelobt ob des kompromisslosen Konzepts, das wieder einen Hauch Avantgarde spüren lässt. Der Verkaufserfolg aber bleibt etwas hinter den hohen Erwartungen zurück, die auch durch das gewaltige Medienecho geschürt wurden. Die Studie Aircross dreht den Gedanken des Cactus noch weiter, schraubt ihn sozusagen in die Höhe. Die Türen sind gegenläufig angeschlagen, die Räder riesig und das Platzangebot im Innenraum ist



es auch. Die für den Cactus charakteristischen „Airbumps“ in den Türen, die Parkschäden vermeiden sollen, wurden weiterentwickelt, sitzen tiefer und sind jetzt aus Aluminiumschaum. Zur Fortbewegung dienen dem Aircross ein gut 200 PS starker Benzinmotor neben einer knapp 100 PS starken E-Maschine. Mit dem E-Motor allein, der an der Steckdose aufgeladen werden kann, kommt der Zukunfts-Citroën 50 Kilometer weit. Daraus ergibt sich ein Normverbrauch von nur 1,7 Liter auf 100 Kilometer. (fbs.)



JAGUAR F PACE: AUF DEM SPRUNG

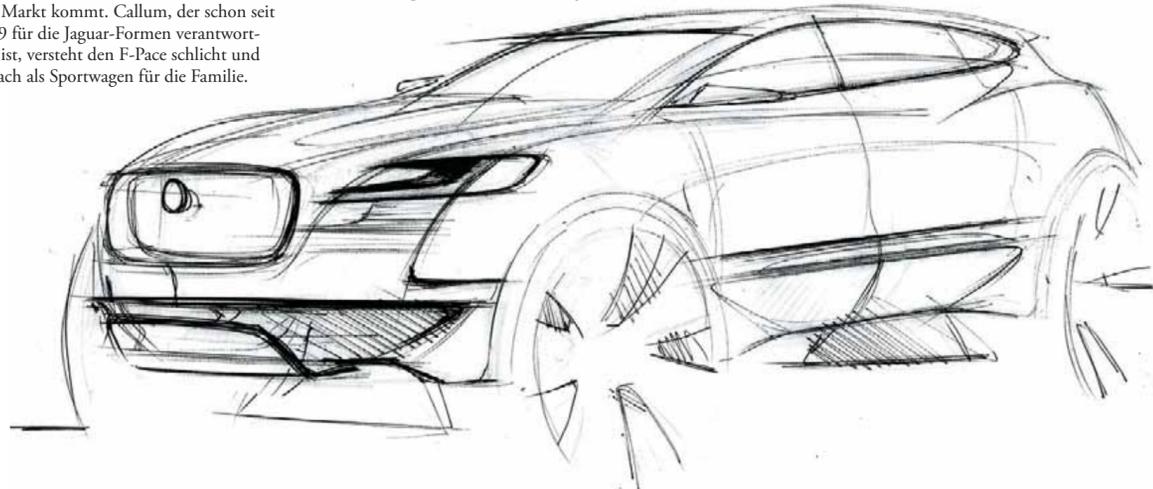
Keine Automobilmarke kommt heute ohne SUV im Modellprogramm aus. Als eine der letzten springt jetzt Jaguar auf den Zug. In diesen ungeahnten Absatzhöhen will jeder dabei sein, bald auch Rolls-Royce, Bentley (siehe oben), Lamborghini und Maserati. Fehlt dann nur noch ein Geländewagen von Alfa Romeo und Ferrari. Und die kommen auch noch, wetten? Bei Jaguar mag es verwundern, dass man sich nicht schon früher auf die Allrad-Kompetenz der Schwestermarke Land Rover besann. Die hilft bei der Technik, und mit aufregenden Erscheinungen konnte man bei Jaguar ja schon immer umgehen. Nach der Design-Studie C-X17, die so eine überwältigende Resonanz hatte, „dass wir dieses Fahrzeug einfach realisieren mussten“, so Jaguars Design-Chef Ian Callum, folgt nun das Serienmodell, das 2016 auf den Markt kommt. Callum, der schon seit 1999 für die Jaguar-Formen verantwortlich ist, versteht den F-Pace schlicht und einfach als Sportwagen für die Familie.



Für das erste SUV aus dem Hause Jaguar wurde eigens eine neue Aluminium-Architektur entworfen. An großen Worten fehlt es nicht. So will man den Crossover neu definieren. Auch die Motoren werden neu sein, Vier- und Sechszylindermotoren sind im Angebot. Diesel ist auch bei Jaguar längst kein Tabu mehr und bei einem SUV ohnehin Pflicht. Weniger als vier Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer soll der sparsamste Selbstzünder verbrauchen. Gebaut wird der F-Pace in Solihull, der Heimat des legendären Land Rover. (fbs.)

LINIEN TREU

Im September ist die Autowelt zu Gast in Frankfurt. Wir stellen schon jetzt einige Stars der IAA vor.



FOTOS: HERSTELLER



**Jaguar E-Type
1970, 98.450 km**

Für ihn würden sich viele auf den Kopf stellen. Nur einmal mitfahren? Gar einen besitzen? Der Jaguar zählt zu den schönsten Autos der Welt, von oben jedenfalls. Gerade werden sechs neu aufgebaut, die einst vergessen wurden. Alle verkauft, natürlich. Obwohl sie noch keiner der künftigen Besitzer von unten gesehen hat.

AUTO REVERSE

Die automobiler Unterseite kommt selten nach oben. Der Unterboden bewahrt sich seine Industrieästhetik. Unsere Fotografen werfen ein Licht auf die dunkle Seite der Autos – und schaffen einen verblüffenden Kontrast zur durchgestylten Oberfläche.

Fotos Kay Michalak und Sven Völker

**Mini Cooper MK VI
1993, 123.624 km**

Der Kleine ist so simpel wie genial. Daran ändert auch diese Perspektive nichts. Ein Rohr, ein Topf, fertig ist der Welterfolg. In neuester Zeit blüht der Mini an Einfachheit ein und wird zum Lifestyle-Objekt. Kommt nun als nächstes Diskobeleuchtung unten dran? Dann stünden wohl wirklich die Fans Kopf.



**Mercedes-Benz 230 C
1984, 232.896 km**

Wir können alles außer einfach: Die Schwaben konstruieren auch dort mit aufwendiger Technik, wo niemand hinsieht – bis er den Stern auf den Kopf stellt. Wer den Blick das Heck entlangschweifen lässt, erkennt den Hinterradantrieb. Oder auch Ölflecken, die aber bestimmt keine sind. Nicht bei Mercedes.



**Volkswagen Käfer
1200 L
1981, 69.800 km**

Als dieser Unterboden zum ersten Mal unterwegs war, hatte der Käfer seine besten Zeiten hinter sich. Der Golf war schon 1974 das neue Auto der Deutschen. 1980 war das letzte Käfer-Cabriolet in Osnabrück gebaut worden, die letzte deutsche Limousine lief zwei Jahre vorher in Emden vom Band. Der Käfer lebte in Mexiko weiter. 1985 wurde der Export nach Europa endgültig eingestellt.

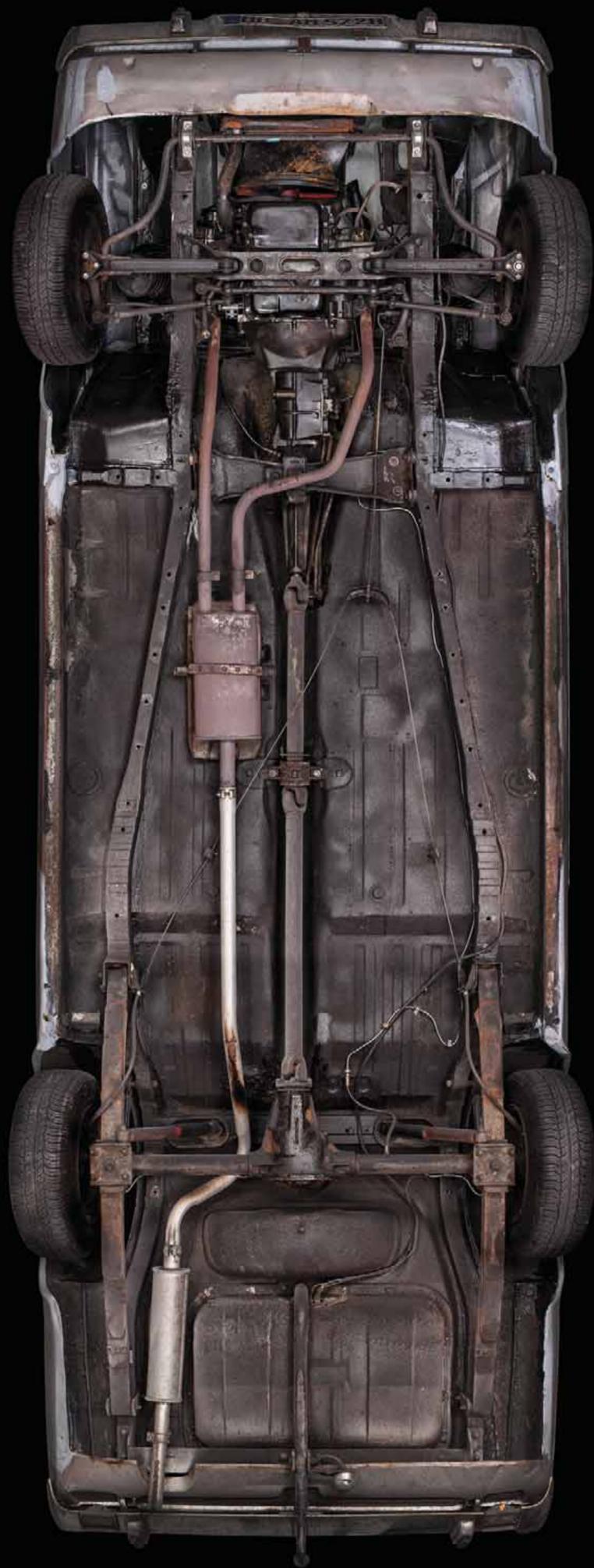


**Wartburg 311
1958, 144.400 km**

Es gab in der DDR nicht nur den Trabi. Der Wartburg war im Vergleich dazu ein repräsentativer, geräumiger Wagen. Sein Zweitakt-Dreizylinder-Motor hatte 37 PS, was für gemütliche 114 Kilometer pro Stunde in der Spitze reichte. Gebaut wurde er in Dresden, der Preis betrug 14.700 Ostmark. Der erste Trabant war 1958 für fast die Hälfte zu haben.

Ford 17 M P7B
1972, 232.480 km

Die letzten Ford 17 M liefen im Dezember 1971 vom Band. Allein von der seit 1968 produzierten P7-Baureihe entstanden mehr als 560.000 Fahrzeuge. Damals hatten auch Mittelklasse-Autos noch eine Starrachse hinten – die war aber nun zusätzlich an Längslenkern aufgehängt und nicht nur an Blattfedern wie beim Vorgänger.



Porsche 911 T
1968, 166.430 Meilen

Wenn ein Auto läuft und läuft und läuft, dann ist es der Porsche 911. Seit mehr als 50 Jahren ist er der Traum jedes deutschen Mannes, der einen Tropfen Benzin im Blut hat. Der VW Käfer ist 58 Jahre lang gebaut worden, der 911 wird diese Marke brechen. 1968 hatte der 911 T 110 PS aus sechs Zylindern und zwei Liter Hubraum.

AUTO REVERSE

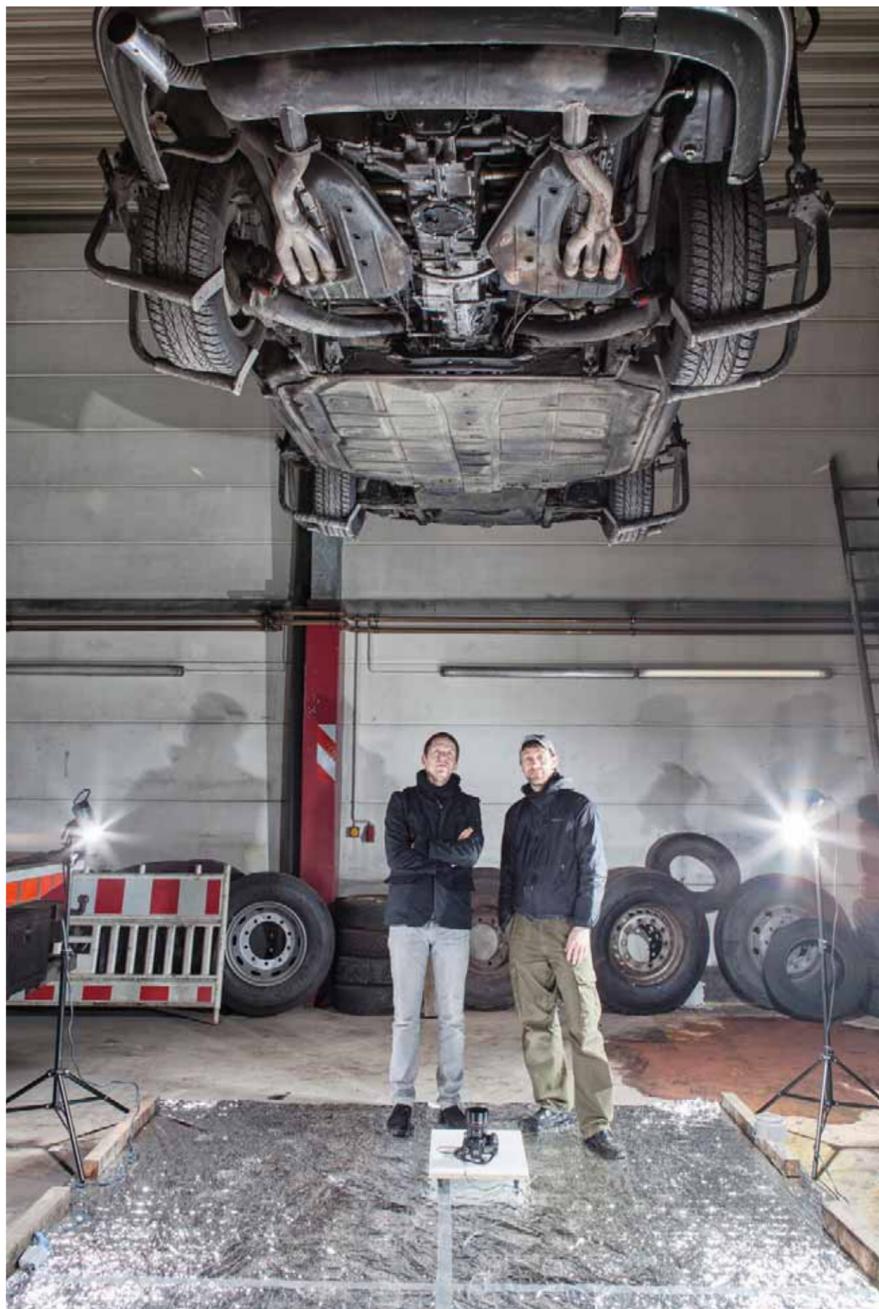
Auch Autos haben ihre dunkle Seite. Das muss man sich erst einmal bewusst machen. Selbst Kay Michalak und Sven Völker, die seit Jahren Autos von namhaften Herstellern für Hochglanzbroschüren von vorne und von hinten, von links und von rechts und sogar von oben in Szene setzten, hatten lange keinen Blick für die verborgene und auch ihnen fast vollkommen unbekannt Seite. „Eines Abends saßen wir zusammen und fragten uns, ob es wohl Bilder von unten gibt“, erzählt Michalak. Die gab es nicht, zumindest nicht von professionellen Fotografen. Damit war die Idee für „Auto Reverse“ geboren, ein Kunst- und zugleich Forschungsprojekt, das überraschender kaum sein könnte. Denn der weitgehend ungestaltete Unterboden, der so gar nichts von der womöglich luxuriösen Karosserie von oben abbekommen zu haben scheint, hat durchaus seine ästhetischen Reize.

Sven Völker, von Hause aus Designer und Lehrer an der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle, war von seinem Wagen enttäuscht, als er ihn quasi als Versuchsobjekt mit einem Kran in die Lüfte hatte heben lassen. „Der Porsche 911 besitzt eine ikonographische Ästhetik“, meint Völker. „Doch von unten ist er überhaupt nicht aufregend.“ Ganz anders der Wartburg 311: Ihn und vor allem sein birnenförmiges Untergestell fand der Designprofessor erstaunlich. Von schön mag er nicht reden, denn das sei die Unterseite von Autos im klassischen Sinne gewiss nicht. Doch der schlanken Gestalt eines Citroën 2CV – besser bekannt als „Ente“ – oder auch der imposanten Auspuffanlage des Jaguar E-Type kann er durchaus etwas abgewinnen. „Als Kind lernte ich ja schon, dass Autos mit imposantem, am besten noch doppeltem Auspuff besonders viele Pferdestärken haben“, sagt Völker.

Nicht wegen seiner beeindruckenden Abgasrohre wurde der Jaguar von 1970 ausgewählt. Vielmehr ging es Michalak, Jahrgang 1967, und Völker, Jahrgang 1974, darum, die dunkle Seite allgemein bekannter „Ikonen der Automobilgeschichte“ zu entdecken, keine Museumsmodelle, sondern Oldtimer direkt von der Straße. Rost und Dreck sind durchaus gewollt, der jeweilige Unterboden wurde so fotografiert, wie er sich der Kamera am jeweiligen Tag darbot. „Zum Teil mussten wir erst einmal warten“, sagt Michalak, „weil ein Auto gerade noch durch den Regen gefahren war und auf uns herunter tropfte.“

15 Wagen kamen schließlich zusammen: Der älteste stammt aus dem Jahr 1958 (Wartburg 311), der jüngste von 2002 (Smart Fortwo). Die meisten Kilometer auf dem Tacho hatte ein Renault 4 aus dem Jahr 1985 (269.943 Kilometer), die wenigsten ein Trabant aus dem Jahr 1961 (6.137). In die Lüfte gehoben wurden neben Völkers Porsche 911 T und dem Citroën 2CV 6 (beide von 1968) auch ein Mini Cooper MK VI (1993), ein Volkswagen Käfer 1200L (1981), ein Volkswagen Karmann-Ghia (1974), ein Volkswagen Golf I (1983), ein Ford 17M P7B (1972), ein Volvo 940 (1993), ein MGA 1600 (1960) und ein Mercedes-Benz 230 C (1984).

Herausforderungen gab es viele für Michalak und Völker. Das Gewicht ihrer Motive zum Beispiel. „Manche meinen, wir hätten die Wagen einfach auf eine Glasplatte gestellt und dann von unten fotografiert“, sagt Michalak. Doch woher hätten sie Glas nehmen sollen, das 1,5 Ton-



Am Haken: Sven Völker (links) und Kay Michalak erhellen die dunkle Seite eines Porsche 911 T.

nen problemlos hält. Auch wollten sie eine Gesamtansicht der Unterseite haben, die ihnen eine Hebebühne in einer Werkstatt nicht bieten konnte, da durch sie nicht genügend Abstand zwischen Wagen und Kamera gebracht werden konnte. So blieb ihnen nur, die Autos mit einem Kran in die Luft heben zu lassen – und das an einem wetterunabhängigen Ort. In Oslebshausen, einem Ortsteil von Bremen, der zu Gröpelingen gehört, fanden sie schließlich eine Halle, in die ein Kranwagen passte, der die ausgewählten Modelle bis in drei Meter Höhe befördern konnte. „Das war ein sehr merkwürdiger und berauschender Moment, als mein Porsche so über mir baumelte“, sagt Völker. Genau das aber war ein weiteres Problem: Die Wagen sollten gerade nicht so aussehen, als hingen sie in der Luft, sondern als stünden sie auf dem Boden. „Sobald Reifen nicht mehr festen Grund haben, hängen die Achsen durch“, sagt Michalak. Die Lösung waren Metallklammern, auf denen die Räder sicher stehen, obwohl das Auto schwebt. Die Klammern um die Reifen mussten hinterher am Computer wegretuschiert werden.

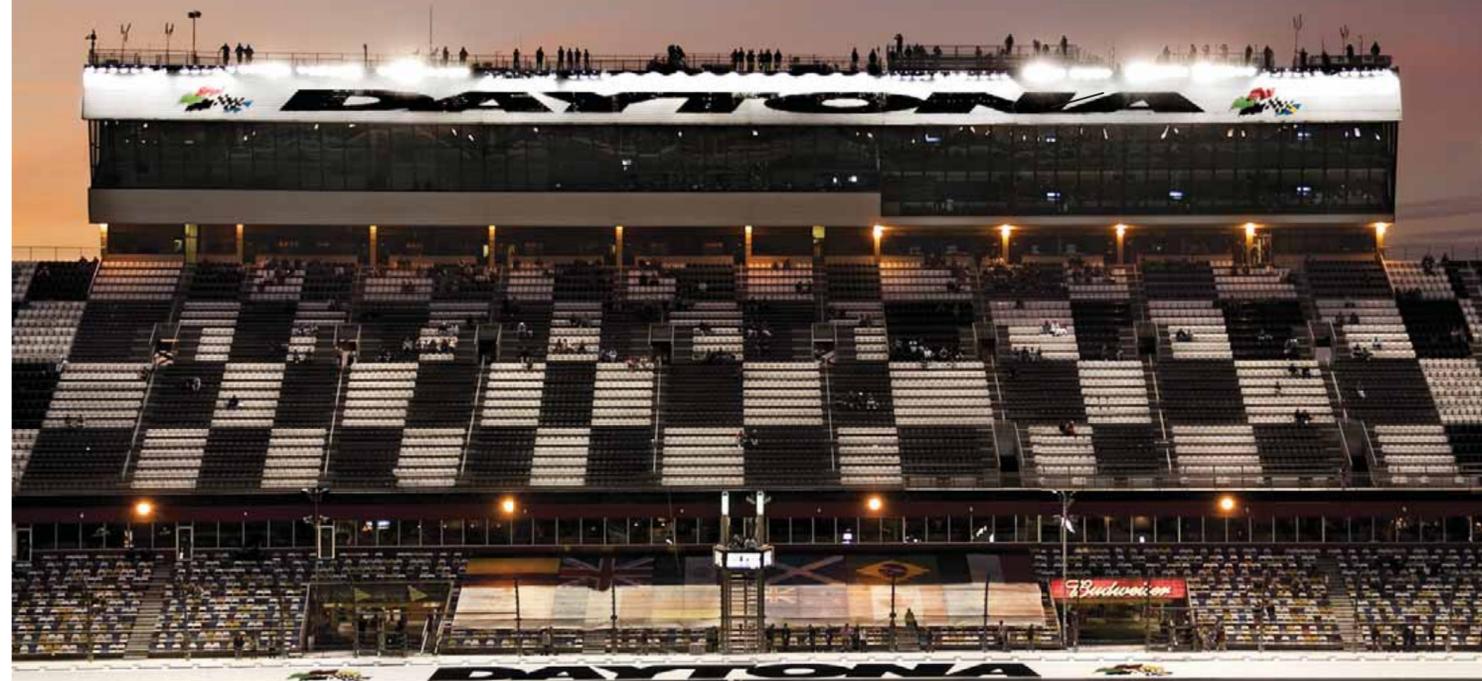
Da die beiden nicht direkt unter den Autos arbeiten durften, weil es nicht erlaubt ist, unter schwebende Lasten zu treten, montierten sie die Kamera auf einen rollenden Untersatz. Um möglichst keine Verzerrungen zu bekommen, fotografierte Michalak nicht mit einem Weitwinkel.

„Das fertige Bild besteht aus vier bis sechs Einzelbildern, die ich zusammengesetzt habe.“ Damit erreicht Michalak, der sich mit anderen Fotografen zur Agentur Fotoetage zusammengesetzt hat, eine Bildauflösung von 25 Megapixeln. Sie ermöglicht es ihm, die Wagen-Unterseiten in Originalgröße wiederzugeben. Wer sich zum Beispiel den Volvo 940 maßstabsgetreu an die Wand hängen will (zu bestellen über kay.michalak@fotoetage.de), braucht eine Deckenhöhe von knapp fünf Metern.

So ein Motiv will auch ins rechte Licht gerückt werden. Auch daran musste der Fotodesigner Michalak, der an der Hochschule für Künste Bremen Grafikdesign und Fotografie studierte und dort auch Sven Völker kennenlernte, eine Weile tüfteln. Schließlich hatte er die Idee, eine zerknitterte Silberfolie, wie sie für Brandopfer verwendet wird, auf dem Boden unter den Autos auszubreiten. Über diesen zerklüfteten Spiegel lenkte er das Licht auf den Unterboden und vermied so störende Schatten, wie sie jeder Draht und jede Leitung bei direktem Einfall eigentlich werfen würde. „Das weiche Licht fällt bis in die Radkästen“, sagt Michalak. „Das fand ich besonders toll.“

Das aufwendige Projekt haben sie nun vorläufig abgeschlossen. Nur einen Wagen mussten sie am Ende vorzeitig vom Haken lassen: Der Mercedes-Benz 450 SL war zu schwer, selbst für den Kranwagen. *Peter-Philipp Schmitt*

DIE WELT von ROLEX



PRÄZISION

WER SICH MIT MAXIMALGESCHWINDIGKEIT BESCHÄFTIGT, SETZT AUF GENAUIGKEIT UND INNOVATION. QUALITÄTSANSPRÜCHE, DIE DIE FÜHRENDE SCHWEIZER LUXUSUHRENMANUFAKTUR ROLEX UND DEN MOTORSPORT VERBINDEN



REKORDSTRECKE

Zwischen 1903 und 1935 erlangte der harte Sandstrand von Daytona in Florida weltweite Berühmtheit als idealer Ort, um Geschwindigkeitsrekorde zu brechen. Hier wurden mehr als ein Dutzend Landgeschwindigkeitsrekorde aufgestellt.

Weltbekannte Rennstrecke und begehrtes Uhrenmodell für Motorsportler: Der Name Daytona steht für beides



RASANTER GENTLEMAN

Sir Malcolm Campbell brach zwischen 1924 und 1935 neunmal den weltweiten Landgeschwindigkeitsrekord, darunter fünfmal auf dem Strand von Daytona. Als König der Geschwindigkeit gefeiert und vom englischen König für seine Leistungen geadelt, fuhr er 1935 am Steuer seines „Bluebird“ als Erster schneller als 300 mph (485 km/h). Campbell trug seit 1930 – und so auch bei diesem Rekord – eine Rolex Oyster. Damit war er das erste Rolex Testimonial im Motorsport.



LEGENDÄRES ERBE

Der 1963 vorgestellte Cosmograph Daytona ist untrennbar mit dem Rennsport verbunden und wird von Rennfahrern auf der ganzen Welt für seine außergewöhnliche Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und leichte Ablesbarkeit geschätzt. Das Modell in 18 Karat Everose-Gold mit seiner von Rolex entwickelten schwarzen Cerachrom-Lunette – aus einem Monoblock extrem harter und korrosionsbeständiger Keramik gefertigt, äußerst kratzfest und resistent gegen UV-Strahlen – verbindet in dieser Version des Cosmograph Daytona modernste Technologie mit einer Hommage an legendäre Vorgängermodelle. So erinnert seine schwarze Lunette an die des Modells von 1965.

FOTOS: ROLEX (4); ROLEX/TOM O'NEAL (2); ROLEX/JAD SHERIF, ROLEX/STEPHAN COOPER

AM PULS DER ZEIT

OB ALS MARKANTER CHRONOGRAPH AM HANDGELENK EINES RENNFÄHRERS ODER ALS OFFIZIELLER ZEITGEBER BEI EVENTS – DIE VERBINDUNG VON ROLEX ZUM MOTORSPORT IST LEGENDÄR UND GEHT BIS IN DIE 1930ER-JAHRE ZURÜCK

Schon lange wird Rolex mit Höchstleistungen in verschiedenen Sportarten assoziiert. Ein Blick zurück zu den Anfängen des Unternehmens zeigt, dass Hans Wilsdorf bei seiner Gründung von den gesellschaftlichen Veränderungen des beginnenden 20. Jahrhunderts beeinflusst wurde. Er entschloss sich damals, eine Uhr zu entwickeln, die robust, präzise und zuverlässig ist und sich damit an den aktiver werdenden Lebensstil anpasste. 1926 etwa präsentierte Rolex mit der Rolex Oyster die erste wasserdichte Armbanduhr der Welt, nachdem die Schwimmerin Mercedes Gleitze sie bei einer Ärmelkanaldurchquerung trug. Im Jahr 1953 wurde die berühmte Mount-Everest-Expedition mit Oyster Perpetual Armbanduhr ausgestattet, die den extremen Temperaturschwankungen trotzte.

Für Rolex und den Gründer Hans Wilsdorf bot damit die Welt des Sports und der Entdeckungen Möglichkeiten, die Oyster auf die Probe zu stellen und ihre chronometrische Genauigkeit, ihre Robustheit und ihre Zuverlässigkeit immer wieder unter realen Bedingungen zu testen und weiterzuentwickeln. Dass zu diesem Streben auch die Welt der Geschwindigkeit gehörte, lag nahe. In einem Bereich, in dem neue Technologien und die Optimierung der Maschinen allgegenwärtig sind, konnte Rolex die maximale Leistung der Uhren ideal austesten.

Die enge Beziehung zum Motorsport geht bis in die 1930er-Jahre zurück, in denen der Automobilrennfahrer Sir Malcolm Campbell, eine Rolex Oyster tragend, einen neuen Geschwindigkeitsrekord für Landfahrzeuge aufstellte. Am berühmten Strand von Daytona, Florida, brach er diesen 1935 zum letzten Mal offiziell, mit rund 485 km/h.

Im Jahr 1963 lieh die Stadt Daytona, die schon lange für die Landgeschwindigkeitsrekorde bekannt war, die an ihrem schnurgeraden Sandstrand aufgestellt wurden, einem Rolex Modell ihren Namen: Der Cosmograph Daytona war auf die chronometrischen Ansprüche von professionellen Rennfahrern in Langstreckenrennen zugeschnitten. Dieser Chronograph mit seiner schon legendären Zuverlässigkeit verfügt über eine graduierte Tachymeterlunette und ein vollständig von Rolex entwickeltes und gefertigtes mechanisches Hochleistungs-Manufakturwerk – das ideale Instrument zur Zeitmessung und Berechnung von Geschwindigkeiten.

Das begehrte Modell verfügt heute über das Kaliber 4130, ein von Rolex entwickeltes und hergestelltes mechanisches Chronographenwerk mit automatischem Selbstaufzugsmechanismus. Wie bei allen Perpetual Uhrwerken von Rolex handelt es sich bei dem Kaliber 4130 um ein zertifiziertes Schweizer Chronometer. Der Oszillator, das Herzstück der Uhr, ist mit einer von Rolex patentierten blauen Parachrom-Breguetspirale ausgestattet, die aus einer exklusiven Legierung hergestellt wird. Diese gegen Magnetfelder unempfindliche Spirale erweist sich bei Temperaturschwankungen als äußerst stabil und ist bei Erschütterungen bis zu zehnmals präziser als eine herkömmliche Spirale. Zum 50. Jubiläum erschien der Cosmograph in einer Platin-Ausführung. Der Name Daytona steht heute nicht nur für ein zeitloses, hochpräzises Modell, sondern auch für die langjährigen Beziehungen zwischen Rolex und dem Motorsport.



DYNAMISCHES DUO

Das Langstreckenrennen für Automobile, Rolex 24 At Daytona®, wird nonstop über 24 Stunden – davon zwölf Stunden in der Nacht – auf der internationalen Rennstrecke in Daytona, Florida, ausgetragen. Rolex unterstützt den Daytona International Speedway seit 1959 und ist seit 1992 Titelsponsor. Als begehrte Trophäe erhält der Sieger des Rennens einen Cosmograph Daytona.



HOMMAGE AN DIE GESCHWINDIGKEIT

Im Jahr 2013, 50 Jahre nach seiner Einführung, präsentierte Rolex den Oyster Perpetual Cosmograph Daytona in Platin 950. Er verfügt über eine kastanienbraune Cerachrom-Monoblock-Tachymeterlunette und ein eisblaues Zifferblatt, das exklusiv für Rolex Armbanduhr aus Platin bestimmt ist. Der Cosmograph Daytona ist mit dem Kaliber 4130 ausgestattet, einem vollständig von Rolex entwickelten und hergestellten mechanischen Chronographenwerk mit Schaltrad und automatischem Selbstaufzugsmechanismus. Wie bei allen Perpetual Uhrwerken von Rolex handelt es sich bei dem Kaliber 4130 um ein COSC-zertifiziertes Chronometer.



VINTAGE-FLAIR

Neben hoher Geschwindigkeit und Fahrleistung schätzt Rolex am Automobilsport auch die Eleganz historischer Fahrzeuge. Etwa bei dem jährlichen Pebble Beach Concours d'Elegance (USA), einem Wettbewerb für Sammlerfahrzeuge, bei dem Rolex seit 1997 offizieller Zeitgeber ist.



EHRENRUNDE

Als Sponsor pflegt Rolex eine enge Verbindung mit dem Goodwood Revival (Vereinigtes Königreich), bei dem ausschließlich vor 1966 gebaute Rennwagen an den Start gehen. Bei der Veranstaltung zeigen Rennsportlegenden in Original-Fahrzeugen ihr Können.



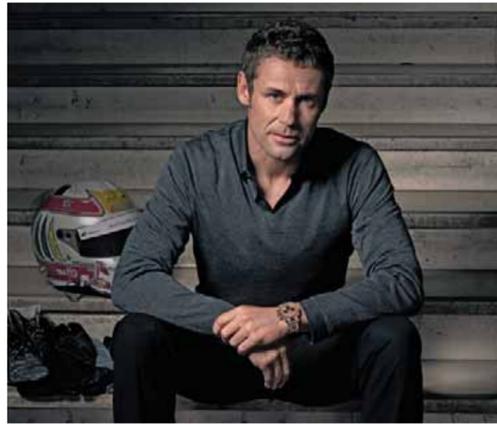
ZEITREISE

Rolex ist stolzer Partner der Monterey Motorsports Reunion. Mehr als 600 Fahrzeuge, darunter außergewöhnliche Oldtimer und historische Rennwagen, werden jedes Jahr auf die Rennstrecke Mazda Raceway Laguna Seca im kalifornischen Monterey gebracht.



CHRONOGRAPH FÜR DIE RENNSTRECKE

Auch über 50 Jahre nach seiner Einführung spielt der Cosmograph Daytona bei den Sportchronographen noch in einer eigenen Klasse, ohne dass er damit an einem Endpunkt angelangt wäre. Der Rolex Oyster Perpetual Cosmograph Daytona in Rolsor gelb, einer Kombination aus Edelstahl 904L und 18 Karat Gelbgold, verfügt über eine feststehende gravierte Tachymeterlunette und über ein Oysterband mit Oysterlock-Sicherheitsfallschließe und Easylink-Verlängerungssystem.



HÖCHSTLEISTUNG

Im Jahr 1923 fand der „Grand Prix of Speed and Endurance“ zum ersten Mal statt. Heute ist das prestigeträchtige und älteste Langstreckenrennen, die 24 Heures du Mans, weltbekannt und testet jährlich die mentale und körperliche Ausdauer der Fahrer. Rolex Testimonial Tom Kristensen (Bild oben) konnte das Rennen neunmal für sich entscheiden, davon sechsmal in Folge in den Jahren 2000 bis 2005, zuletzt im Jahr 2013, und ist damit Rekordhalter des Rennens.



DAS RICHTIGE TIMING

Rolex unterstützt die Formel 1® bei bis zu 20 Rennen in 20 Ländern und ist seit 2013 offizieller Zeitgeber der Königsklasse des Automobilsports. So auch beim großen Preis von Italien, der jedes Jahr in Monza stattfindet. Das Autodromo Nazionale di Monza gilt als die schnellste Formel-1®-Rennstrecke.

STARKE PARTNER

LEIDENSCHAFT, EXZELLENZ, DAS STREBEN NACH PERFEKTION UND DIE BEWUNDERUNG FÜR DEN MOTORSPORT SCHAFFEN EINE TIEFE VERBINDUNG ZWISCHEN DER WELT VON ROLEX UND DER PRESTIGETRÄCHTIGEN WELT DES MOTORSPORTS

Mit dem wachsenden Interesse an der Welt der Geschwindigkeit, die wie Rolex von Innovation und Präzision geprägt ist, wuchs auch das Engagement des Unternehmens im Motorsport und die Unterstützung namhafter Events. Die enge Verbindung zur amerikanischen Rennstrecke Daytona International Speedway, bei der Rolex 1959 Partner wurde, markiert dabei den Anfang. Diese Verbundenheit zeigt sich nicht zuletzt in dem symbolträchtigen, für Rennfahrer entwickelten Chronographen, dem Cosmograph Daytona, und der seit 1992 bestehenden Partnerschaft als Titelsponsor des Rolex 24 At Daytona®.

Die Präsenz der Uhrenmanufaktur im Automobilrennsport nahm seither weiter zu. Seit mittlerweile 14 Jahren sponsert Rolex die legendären 24 Heures du Mans. Das älteste und prestigeträchtigste Langstreckenrennen wurde 1923 zum ersten Mal ausgetragen. Rolex ist offizieller Zeitgeber der anspruchsvollen Ausdauerprüfung, bei der auf 13,5 Kilometern um die 50 Fahrzeuge gegeneinander antreten. Der Wettbewerb stellt nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die körperliche und mentale Kondition der Piloten auf die Probe. Mit neun Triumphen, davon sechs in Folge in den Jahren 2000 bis 2005, ist Tom Kristensen Rekordhalter des Rennens und wird von Rolex seit 2010 unterstützt. Da es im Motorsport darum geht, durch Optimierung und Technologie das Beste aus der Maschine herauszuholen, interessiert sich jeder, der daran arbeitet, auch für mechanische Uhren, ist sich der Däne sicher. „Egal, wen im Motorsport man nach einer Uhrenmarke fragt – zualler-

erst wird der Rolex Cosmograph Daytona genannt... Der Rolex Cosmograph Daytona hat eine Geschichte und eine Klasse, die alle kennen und schätzen, die im Motorsport aufs Treppchen wollen“, so Kristensen.

Optimierung und Technologie spielen auch bei der bekanntesten Motorsportserie der Welt eine große Rolle. Seit 2013 ist Rolex globaler Partner und offizieller Zeitgeber der Formel 1® sowie Titelsponsor des Grand Prix in Australien. Die Königsklasse des Autorennensports wird seit 1950 jährlich als Weltmeisterschaft ausgetragen. Laut der Fédération Internationale de l'Automobile verfolgten letztes Jahr an die 425 Millionen Zuschauer die Rennen um den begehrten Pokal. Eröffnet wird die Saison meist in Australien. Der Albert Park Circuit war dieses Jahr bereits zum 20. Mal Austragungsort eines Formel-1®-Rennens und Rolex das dritte Jahr in Folge Hauptsponsor des Grand Prix.

Und auch die Unterstützung des Projektes Bloodhound SSC World Land Speed Record unterstreicht die Faszination der Uhrenmanufaktur für neue Technologien und die Welt der Geschwindigkeit. Das Bloodhound-Team hat sich zum Ziel gesetzt, in einem raketen- und düsengetriebenen Hochleistungsüberschallfahrzeug mit 1000 mph (1600 km/h) einen neuen Landgeschwindigkeitsrekord aufzustellen. Ziel ist es nicht nur, den aktuellen Geschwindigkeitsrekord zu überbieten, sondern auch bei jüngeren Generationen Interesse für Technik zu wecken. Verbunden durch die gemeinsame Begeisterung für Technik und Innovation ist Rolex bereits seit 2011 offizieller Zeitgeber.



CHRONOGRAPH DER SUPERLATIVE

Das garantiert bis zu einer Tiefe von 100 Metern wasserdichte Oyster Gehäuse des Oyster Perpetual Cosmograph Daytona ist der Inbegriff von Robustheit. Sein charakteristisch geformter Mittelteil ist aus 18 Karat Weißgold gefertigt und weist extreme Korrosionsbeständigkeit auf. Der geriffelte Gehäuseboden wird mithilfe eines nur von Rolex Uhrmachern verwendeten Spezialschlüssels hermetisch verschraubt. Die mit dem patentierten dreifachen Dichtungssystem ausgestattete und durch Nocken am Mittelteil geschützte Triplock-Aufzugskrone ist am Gehäuse sicher verschraubbar. Das vollkommen wasserdichte Gehäuse schützt das hochpräzise Uhrwerk optimal gegen Wasser, Staub, Druck und Erschütterungen.



TEMPOREICHE VERBINDUNG

Seit den späten 1960er-Jahren zählt die Uhrenmarke die Motorsportlegende Sir Jackie Stewart, einen der erfolgreichsten Formel-1®-Piloten der letzten 40 Jahre, zu ihren Testimonials. Stewart war nicht nur dreifacher Weltmeister, sondern fand auch in den 1970er-Jahren Anerkennung für sein Engagement für mehr Sicherheit in der Formel 1®.

In der Welt des Motorsports zählt nicht nur das Tempo, sondern auch das präzise Erfassen der Geschwindigkeit



DIE ZEIT IM BLICK

Die von Rolex maßgefertigten Bordinstrumente und Messgeräte für das Projekt Bloodhound SSC werden den Piloten Andy Green über die wichtigsten Daten während der Fahrt informieren: Der analoge Tachometer soll die Höchstgeschwindigkeit aufzeichnen, während der Chronograph das 60-Minuten-Limit des Rekords stoppt.



REKORDMARKE

Das Projekt Bloodhound SSC ist darauf ausgelegt, mit einem raketen- und düsengetriebenen Hightech-Überschall-Fahrzeug den Landgeschwindigkeitsrekord zu brechen. Um sich für den Rekord zu qualifizieren, muss das Fahrzeug von einem Fahrer gesteuert werden, der zwei Testfahrten innerhalb von 60 Minuten absolviert. Eine Fahrt wird weniger als zwei Minuten dauern, viel Zeit wird jedoch das Wenden des Fahrzeugs sowie das Vorbereiten für die zweite Testfahrt in Anspruch nehmen.

STEUER FRAU

Männer und Autos – mehr muss man nicht sagen. Diese drei Frauen aber sind den meisten PS-Profis kilometerweit voraus.

Von Christoph Borgans

HEIDI UND WIE SIE DIE WELT SAH

Heidi Hetzer fährt jetzt nur noch 60 Kilometer pro Stunde. „Man hat mir gesagt, wenn ich mit Hudo nur 60 bis 80 fahre, hält er ewig.“ Und weil sie mit ihrem Oldtimer einmal um die Welt fahren will, hält sie sich daran. Meistens jedenfalls. „Wenn schon nur 60, dann aber auch 60 in der Kurve.“ Auch wenn die Holzspeichen des 85 Jahre alten Autos ächzen. Aber für Heidi Hetzer („Früher wurde ich nie überholt“) ist Entschleunigung nicht so einfach.

Seit einem halben Jahrhundert fährt sie Rallyes wie Panama–Alaska oder Düsseldorf–Schanghai. Und ehe sie im August 2014 in Berlin zu ihrer Weltumrundung aufbrach, führte sie dort 43 Jahre lang „als Vollblut-Kauffrau“ das Autohaus Opel Hetzer. „Die größte Sorge war immer: Was ist, wenn es morgen nicht mehr klippklapp macht und kein Kunde mehr durch die Tür kommt?“ Wie die Mitarbeiter bezahlen? Also sparte Heidi Hetzer und arbeitete und sparte und arbeitete. Nur dann und wann nahm sie sich ein paar Wochen für eine Rallye frei. Irgendwann, dachte sie, kippe ich im Geschäft einfach um.

Und was dann? Ihre Kinder würden das Familienunternehmen nicht weiterführen. Also wollte sie den Verkauf besser selbst in die Hand nehmen. Sie suchte sich einen Käufer, der sich verpflichtete, niemanden zu entlassen, und war dann plötzlich frei – ohne Aufgabe. „Mama, du stirbst, wenn du nichts machst“, sagten die Kinder. So beschloss Heidi Hetzer, um die Welt zu fahren. Wie Clärenore Stinnes, die junge Rennfahrerin, die von 1927 bis 1929 zum ersten Mal in einem Auto die Welt umrundete. Hetzers Vater hatte ihr davon erzählt, als sie ein junges Mädchen war. Clärenore Stinnes' Weltreise hatte ihn bestärkt, selbst aufzubrechen. Mit seiner Frau fuhr er im Motorrad mit Beiwagen durch die Wüste Sinai. Die Fotoalben dieser Reise waren Heidi Hetzers Bilderbücher.

Aber mit 77 Jahren als Frau um die Welt fahren? Wie bei Clärenore Stinnes meldeten sich auch bei Heidi Hetzer sofort Bedenkenträger. Sie fragten: Hast du keine Angst? „Angst, Angst, Angst – immer Angst. Vor wem haben die denn alle ständig

Angst?“ Trotzdem wollte sie nicht alleine aufbrechen. Ein junger Reisefotograf sollte sie begleiten. Noch in Deutschland aber trennte sie sich wieder von ihm. Zu ängstlich! „Der hat beim Überholen immer gerufen: ein Auto, pass auf!“ Später kam einer, „der alles besser wusste“, brachte weiße Schonbezüge mit und wollte Hudo „um die Welt reparieren“. Er blieb nur von Istanbul bis Buchar. Durch China fuhr Mister Wang mit, den die Behörden als Aufpasser ausgesucht hatten.

Seither steht auf dem Beifahrersitz wieder die Werkzeugkiste, und Hetzer ist froh,

dass sie fahren kann, wie sie will: rechts, links und auch mal die Nacht durch. Am Morgen frühstückt sie Toast und kümmert sich eine halbe Stunde um den Hudson Greater Eight: Öl und Luft prüfen, Wasser nachgießen, in heißen Gegenden Holzspeichen einsprühen. Dann lädt sie ihre Taschen ein und braust los. Sie fährt gern und lang. Auch wenn es im Fußraum manchmal so heiß ist, dass sich die Sohle vom Schuh löst, auch wenn es in Hudo reinregnet, auch wenn sie oft überholt wird. Der Klang der acht Zylinder sei ein Konzert, sagt sie. Und dann die Landschaft

und all das Neue am Wegesrand. „Die haben überall andere Tiere, andere Vögel, verdammt noch mal. Ich habe ja gar nicht gewusst, wie schön und wertvoll das ist.“

Im Juni ist sie nun von Neuseeland nach Amerika geflogen, Hudo folgte auf einem Containerschiff. Anfangs genoss sie es, ohne auffälliges Auto unterwegs zu sein, aber bald schon fehlte es ihr. Und noch etwas fehlte: das Kreuz des Südens am Himmel. „Wissen Sie, mir war nie so klar, dass wir nur bestimmte Sterne sehen“, sagt Heidi Hetzer. „Und die anderen, die bleiben auf der anderen Seite der Welt.“



Treue Gefährten: die Weltreisende Heidi Hetzer mit Hudo, einem Hudson Great Eight, Baujahr 1930



Wollkasko: Tanja Beck und ihr teuer umhäckelter BMW 328i

MISS WOLLIE UND IHRE CHAUFFEURIN

Wer seinen BMW tunen will, kann ihm schicke Alu-Felgen verpassen. Er kann ihn tiefer legen und ihm mit einem neuen Endtopf sportlichen Klang geben. Tanja Beck hat das alles gemacht. Und dann hat sie angefangen, ihren BMW 328i zu umhäkeln. Stück für Stück. Am Anfang die Außenspiegel und die Dachreling. Dann hat sie eine Häkeldecke auf der Motorhaube verzurrt und die Stoßstange beklebt. Heute steckt das Auto, das sie Miss Wollie nennt, nahezu vollständig in Wolle. Bloß ein paar Teile wie Nummernschild und Scheinwerfer sind freigeblieben. Wegen des TÜV.

Wenn die 23 Jahre alte Schwäbin ihre Geschichte erzählt, muss sie vor allem drei Fragen beantworten: Wie lange hat das gedauert? Was passiert, wenn es regnet? Und: Warum das alles?

Gedauert hat es ein halbes Jahr. Erst häkeln, dann die fertigen Teile mit Scheibenkleber auf Autofolie kleistern. Vom vielen Häkeln holte sich Tanja Beck eine Sehenscheidenentzündung an beiden Armen. Der Arzt riet zur Pause. Nach ein paar Tagen häkelte sie weiter. Was macht sie bei Regen? Nichts. „Das ist Synthetikwolle, die nimmt wenig Wasser auf und trocknet auch schnell.“ Deshalb hat sie die also gekauft? Nö, war bloß billiger. „Das ist alles nicht so günstig, wie man am Anfang denkt. So blöde Wolle ist ganz schön teuer.“ Am Ende kamen rund 800 Euro zusammen.

Bleibt die Frage: Warum? Darauf hat Tanja Beck schon unterschiedliche Antworten gegeben. Weil sie das Auto im Winter kaufte und zum Fingerwärmen mit einem wollenen Überzieher für den Schalthebel begann. Weil sie das Auto „für wenig Geld pimpen“ wollte und ihr das Lackieren zu teuer war. Weil sie noch nie ein umhäckeltes Auto gesehen hatte und es witzig fand. Weil es eben eine „brutale Schnapsidee“ war.

Vermutlich ist das alles richtig. Verstehen tut man es trotzdem nicht. Vielleicht weil die Frage falsch gestellt ist. Vielleicht muss man fragen: Und sonst so?

Sonst so passierte bei Tanja Beck früher nicht viel. „Wenn man mich gefragt hat, was gibt's Neues, dann gab es bei mir nie was Neues.“ Sie arbeitete in dem Friseursalon ihrer Heimatstadt Laupheim, in dem sie sechs Jahre zuvor eine Lehre gemacht hatte. Sie ritt, seit sie denken konnte, auf Westerpferden. Und sie interessierte sich für Autos, seit sie den Kfz-Mechaniker kennengelernt hatte, mit dem sie sieben Jahre zusammen war. Kurz: Es gab viel Alltag für eine Frau Anfang 20. „Ich hatte es satt“, sagt sie, „jeden Monat das Gleiche zu machen.“

Anfang vorigen Jahres trennte sie sich von ihrem Freund; las an einem Freitag auf Facebook, dass eine deutsche Auswandererfamilie in Texas Praktikanten suchte, die mit Pferden umgehen können; skype mit der Familie am Samstag; kündigte am Dienstag ihre Arbeitsstelle.

In Texas lebte sie drei Monate auf der Ranch mit Hunden, Pferden und einem Schaukelstuhl auf der Veranda. „Es sah aus, wie man sich eine Ranch vorstellt.“ Wie in der Fernsehreihe „McLeods Töchter“, die sie als Jugendliche schaute. Sie lebte anderthalb Pick-up-Stunden von Dallas entfernt und 20 Minuten vom nächsten Nachbarn. Es gab weder Internet noch Fernsehen. Tagsüber ritt sie bei 38 Grad die Jungpferde ein, abends bekam sie Kost und Logis. Wenn sie mit der Familie nicht gerade beim Rodeo oder beim Barbecue war, saß sie abends im Wohnzimmer – und häkelte. So wie es ihr die Gastmutter beigebracht hatte.

Als sie zurückflog, hatte sie eine gehäkelt Sofadecke im Gepäck. Und das Gefühl, alles richtig gemacht zu haben. „Texas hat alles verändert“, sagt Tanja Beck, die heute als mobile Friseurin selbstständig ist. Am Ende auch ihr Auto.

GO TRABI GO

Als Ivonne Oertel ihren Führerschein machte, war die DDR seit fast einem Jahrzehnt Geschichte. In ihrer Heimatstadt Nossen konnte man längst Westautos kaufen. Aber immer noch fuhren auch Trabis über Pflasterstraßen und Alleen. „Wenn du dir einen Trabi nimmst, können wir das eine oder andere selbst machen“, sagte ihr Vater. Er war kein Automechaniker, aber wie viele Menschen in der DDR hatte er gelernt, seinen Trabi bei Laune zu halten – für Werkstatttermine brauchte man Beziehungen oder eine gute Salami. So wurde Ivonne Oertels erstes Auto ein Trabant P601. Hinten blau, vorne gelb, mit getönten Scheiben.

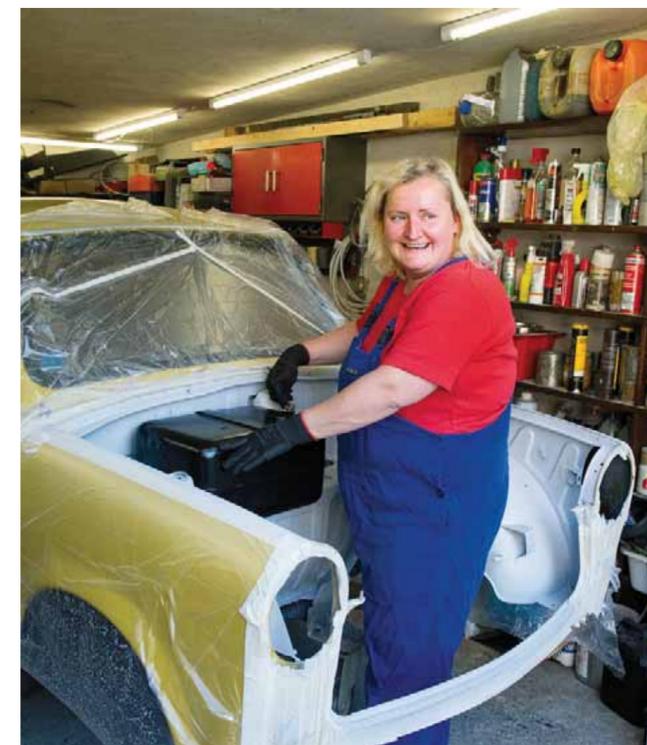
Mit Tim, Daniel und den anderen verbindet sie das Auto, mit dem Auto verbindet sie ihre Geschichte. Auch im Westen gibt es Trabi-Clubs, „man kennt sich, man grüßt sich“. Aber die Wessis stehen im Verdacht, nur einen billigen Einstiegs-Oldtimer fahren zu wollen. Sie waren nie „Hintensitzer“ wie Oertel und ihre Kumpel. Soll heißen: Sie sind nie mit dem Trabi zum Familienurlaub an die Ostsee oder in die Tschechoslowakei gefahren. Sie haben keine Schwarz-Weiß-Fotos von der Hochzeitsreise ihrer Eltern im Trabi. Und nie im Leben hätten sie sich als erstes Auto einen Trabant gekauft.

Viele der Freundschaften haben über die Jahre gehalten. Als sie ihren Trabi nach dem Studium abmelden musste, weil das Geld fehlte, liehen ihr Freunde Autos für die Treffen. Als sie eine Stelle in Rostock annahm, traf sie dort Daniel wieder. Als sie später nach Rüdersdorf bei Berlin zog, wo sie heute für einen Lebensmittelhersteller arbeitet, wohnte Tim schon in der Nähe. Jetzt steht die Fünfunddreißigjährige mehrmals in der Woche mit ihm in seiner Werkstatt, wo sie einen gelben P601 flottmachen.

Manchmal hört sie Sätze wie: „Was macht ihr denn noch mit den Pappen? Ich hab die lang genug gefahren, ich muss das nicht mehr machen.“ Das sei eben der Unterschied, sagen Oertel und ihr Kumpel. „Wir müssen nicht. Wir dürfen.“

Dort sah sie Dutzende, manchmal Hunderte Fahrer von Trabis, Wartburgs, Schwabens und anderen ostdeutschen Fahrzeugen. Auf einer Wiese parkten die Autos, daneben standen Zelte und DDR-Wohnwagen. Eine Jury kürte die schönsten Umbauten und die besten Restaurierungen, man stand zusammen und sprach über Zylinder und Lackfarben, über Champagnerbeige und Gletscherblau.

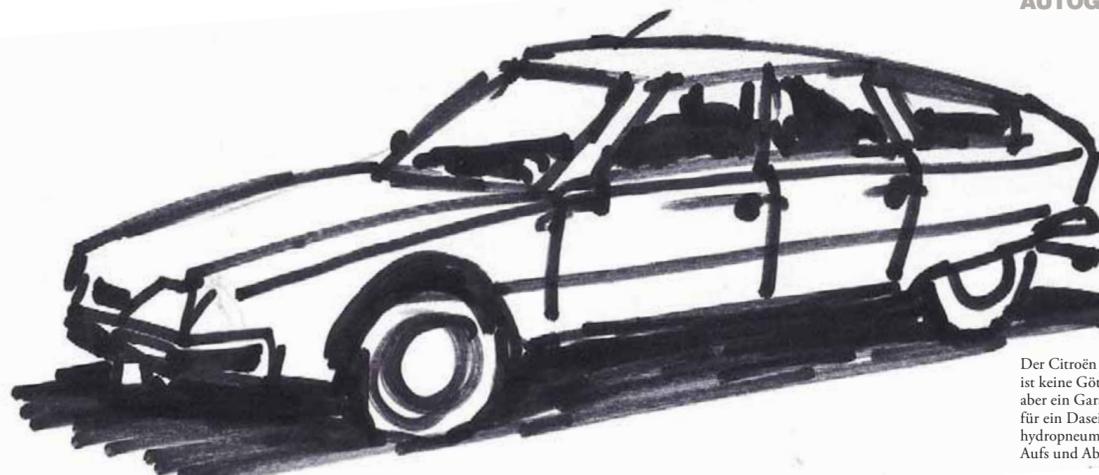
Ivonne Oertel lernte viel. Meist von Männern. Auf zehn männliche Fans



Aufbau Ost: Trabi-Liebhaberin Ivonne Oertel bringt einen P601 wieder in Form.



Das wär's gewesen:
Vom Steuer eines
1970er Buick Electra
Convertible hätte
das Leben ganz
anders ausgesehen.



Der Citroën CX
ist keine Göttin,
aber ein Garant
für ein Dasein mit
hydropneumatischen
Aufs und Abs.

Es gibt Menschen, die sich irgendwann in ihrem Leben das Auto kaufen, das sie immer schon haben wollten, und dann sind sie zufrieden und fahren es, bis sie umfallen. Sie werden mit ihren Autos alt, so wie Inspektor Columbo mit seinem Peugeot 403. Das sind die einen. Die anderen werden die Unruhe nie los beim Nachdenken darüber, welches Auto zu einem passt, welches Auto dem Leben eine andere Wendung geben würde. Sie finden, dass man für jede Jahreszeit, jedes Wetter, jede Stimmungslage ein Auto haben müsste, so wie man verschiedene Hosen besitzt und unterschiedliche Musik hört und unterschiedliche Sachen isst. Sie finden, dass es Porsche-Nächte und Maserati-Momente und Renault-4-Tage gibt. Aber selbst wenn sie sich zehn Autos leisten könnten, würde es nicht reichen, denn die Unruhe sitzt tiefer, weil das Auto eben kein Statussymbol ist, sondern ein Vehikel, das zu einem anderen Leben ermutigt. Es gibt Dinge, die tut man nicht, wenn man einen neuen Opel Corsa fährt, aber man tut sie, wenn man sich für das gleiche Geld einen Mercedes 450 SL von 1978 kauft (oder für mehr Geld einen neuen 911er) – nachts mit offenem Dach nach Rom fahren und morgens in Mailand anhalten und einen Caffè trinken, zum Beispiel. Mit einem VW Touran Turbodiesel fährt man nicht mit allen vier Kindern nachts noch mal zum Essen ins Nachbardorf, obwohl sie schlafen sollen – mit dem 1970er Buick Electra Convertible schon. Die Suche nach einem neuen Vehikel ist eine Suche nach dem gelingenden Leben. Umso schmerzhafter die „Roads Not Taken“, die der Dichter Robert Frost beklagt: die Erinnerung an Autos, die man sich hätte kaufen sollen, weil sie etwas verändert hätten.

ALFASUD

Als ich in Rom studierte, sah ich jeden Morgen vor dem Haus an der Via Tiburtina, in der ich mir ein Zimmer gemietet hatte, einen dunkelbraunen Alfasud, an dessen Beifahrerseite das Schild „Vendes!“ klebte. Der Lack war in zahlreichen römischen Sommern ausgebleicht, die Stahlfelgen waren rostig, das Nummernschild, auf dem in orangefarbenen Buchstaben „Roma“ stand, war offenbar von einem von hinten auffahrenden Wagen ins Blech gepresst worden, der Beifahrersitz vollkommen zerschlagen. Mit dem Alfa, dachte ich, würde ich nach Bomarzo und ans Meer nach Sperlonga fahren, wo die Speluncae-Höhlen sind, nach denen wiederum die deutschen Spelunken benannt wurden, und nach Sabaudia, in die moderne Ideal-

Fast gekauft ist auch vorbei

Man sieht ein Auto, will es haben – und kauft es doch nicht. Eine kleine Geschichte verpasster Gelegenheiten.

Von Niklas Maak
(Text und Zeichnungen)

stadt – aber ich hatte keine Lust auf den Anmelde- und Versicherungskram. So ging ich in Rom wochenlang jeden Tag an dem Alfasud vorbei, auf dem die Studenten aus der „Bar dei Belli“ nachts ihre Bierflaschen abstellten, und stellte mir vor, wie es wäre, mit ihm durch Rom zu fahren, und rätselte, warum in aller Welt der Beifahrersitz so aussah: Transportierte der Fahrer dort gestohlene Fernseher? War der Beifahrer sehr dick? Irgendwann, als das Wetter so heiß wurde, dass nicht einmal mehr die Möwen über dem Vittoriano kreisten und ich dringend ein Auto haben wollte, um aus der Stadt zu fliehen, war der Alfasud verschwunden. Ein paar Wochen später sah ich ihn an der Piazza Bologna

wieder; eine ältere Person saß am Steuer – und neben ihr auf dem Beifahrersitz eine große deutsche Dogge, die offenbar der Grund für den Zustand des Sitzes war. Danach sah ich weder Dogge noch Auto wieder, aber wann immer ich in Rom durch die Via Tiburtina fahre, denke ich an die Reisen, die ich mit dem Alfasud bestimmt gemacht hätte.

CITROËN CX UND ALFA 2000 GTV

Das zweite Auto, das ich mir nicht kaufte, war ein Citroën CX GTI, der im Harvestehuder Weg parkte und die Farbe eines Gewitterhimmels über der Bretagne hatte. Den Aufklebern nach war der Wagen früher in Paris gefahren worden. Vom Originallack waren nach Jahren im Pariser Straßenkampf vielleicht noch 60 Prozent übrig, weswegen der CX auch nur knapp 4000 Mark kostete. Ich hätte ihn mir kaufen können, aber eigentlich wollte ich gar keinen CX, sondern den dunkelblauen Alfa 2000 GTV, den ich im Schanzenviertel entdeckt hatte und der ein ideales Auto gewesen wäre, um im Sommer nach St. Peter-Ording oder nach Hendaye zu fahren. Ich erinnere mich an das Holzlenkrad und die perfekte Form, an die vier Scheinwerfer vorn, zu denen jemand noch zwei Hella-Zusatzscheinwerfer montiert hatte, und an den Klang des Motors, wenn die Besitzerin, die Tochter eines Viehfuttergrossisten, die bei Scholz & Friends als Texterin arbeitete, ihn am Wochenende startete (was mal besser, mal schlechter gelang). Der Motor klang so, wie ein Leichtmetallmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Doppelvergäsern klingt: als ob darin nicht nur Benzin, sondern auch der Staub eines langen römischen Sommers verbrannt würde. Leider hatte sie nicht die Absicht, den Wagen zu verkaufen.

Also doch der CX? Es gab zwei Gründe, die für den CX sprachen. Zum einen war der hydropneumatisch einerschwebende CX für jemanden wie mich, der in vergleichsweise konservativ geformten Volvos und Mercedes-Coupés aufgewachsen ist, ein Auto, das mit seinem Einspeichenlenkrad und dem Lupentacho und den futuristischen Kunstledersitzkulpturen und dem an eine extraterrestrische Abhöranlage erinnernden kreisrunden Aschenbecher aussah, als sei es direkt aus dem All gekommen. Er verkörperte die ganze Euphorie des Weltraumzeitalters und des Vorstoßes in unbekannte Galaxien, was auch für den CX galt, der, als ich 14 war, auf einem südfranzösischen Campingplatz neben meinem Zelt parkte. Er war himmelblau-metallic und gehörte einem Ehepaar aus Nantes, das mit seiner 15 Jahre alten Tochter reiste. Sie hieß Fanny und trug ein

kurzes pinkfarbenes Strandkleid oder auch ein längeres T-Shirt, in diesem Alter kann man das schlecht beurteilen, und sie hatte eine Art, in ihrem Liegestuhl zu liegen und ihr Lateinbuch zu studieren (sie musste nachlernen, weil sie eine Prüfung versemelt hatte), dass ich all meinen damals nicht sonderlich ausgeprägten Mut zusammennahm und sie, wo sie schon mit einem Lateinbuch dort saß und ich kaum französisch konnte, auf Latein anzusprechen versuchte. *Tē invito ad ludere mecum tennis tabularum*, sagte ich, und erstaunlicherweise lächelte sie und kam zu den Tischtennisplatten mit, wo die Konversation aber schnell im Pock-Pock des Tischtennisspiels erstarb und man sich ohne weitere Verabredungen wortlos lächelnd verabschiedete – auch weil ich mich in meiner Aufregung nicht erinnerte, ob *litus* der Strand hieß oder das Bett (*lectus*) und ich mich entsprechend nicht traute zu fragen, ob wir noch an den Strand gehen. Am Abend schlug ich im Pons zentrale Begriffe nach: heute Abend bei mir was grillen (*in craticula assare*). Deine Adresse (*inscriptio, domicilium*). Am nächsten Morgen aber war das hellblaue Raumschiff verschwunden und mit ihm Fanny, die schönste aller denkbaren Französinen, ohne eine Botschaft an mich. Ich hörte danach ein Dreivierteljahr lang nur Depeche Mode, und zwar nur die düsteren Lieder, und noch Jahre später, wenn ich einen CX sah, dachte ich daran, was aus mir geworden wäre, wenn ich *litus* und *lectus* hätte auseinanderhalten können – vermutlich ein französischer Familienvater mit einem Briard und vier Kindern und einem Ferienhaus auf der Île de Ré und einem hellblauen Citroën CX Familiäle. Daher wahrscheinlich die Liebe zum CX. Gekauft habe ich ihn trotzdem nicht.

MERCEDES 450 SLC

Wenn man Vater wird, muss man ein Familienauto haben, ein einigermaßen sicheres, aber andererseits auch keines, das aussieht wie ein motorisierter Toaster, der dann Touran, Galaxy oder Zafira heißt und dessen Fahrer alle Hoffnungen auf ein aufregendes Leben einer Idee des Praktischen geopfert haben. Nicht mit mir, dachte ich, das kann man auch der Mutter nicht antun, sie hat kein Kind bekommen, um aus ihrem für gemeinsame Abenteuer angeschafften

Sportwagen in eine vor allem praktische Mutterdose auf Rädern abgeschoben zu werden. Ein 1979er Mercedes 450 SLC hat schließlich auch vier Sitze und dazu ein sensationell schönes Lamellenfenster, das das Kind vor Sonne schützt. Aber leider doch nur zwei Türen, das Kind hätte über dicke Klappsessel herübergehievt werden müssen. Zu unpraktisch! So wurde es ein 1988er Mercedes 560SE, Ex-Botschaftsbesitz, für 10.000 Euro. Im Armaturenbrett war ein Funkgerät verbaut, mit dem früher, in Bonn, der honduranische Botschafter telefoniert haben soll. Manchmal kamen noch knackende Geräusche aus der Kiste, und ich stellte mir vor, dass dann irgendwo in Tegucigalpa ein rotes Lämpchen blinkte oder in Pullach ein Tonband ansprang. So etwas Mysteriöses hätte kein SLC gehabt.

ASTON MARTIN AM V8 OSCAR INDIA

Der Aston Martin AM V8 Oscar India stand auf einem Parkplatz in Hampstead Heath, Farbe: *gun metal grey*, und ich habe ihn mir nur deswegen nicht gekauft, weil ich ihn mir nicht leisten konnte. Obwohl er für einen Aston Martin erstaunlich billig war, in etwa so teuer wie einer dieser trostlosen neuen Dienstwagen mit verbrauchsoptimiertem Spardieselmotor, den jetzt alle fahren müssen. Der Aston Martin ist das Gegenteil. Er ist vermutlich das schönste britische Auto, das je gebaut wurde und auch das britischste, gerade weil er nicht dem gängigen Klischee vom eleganten britischen Auto (Jaguar XK140, DB5) entspricht. Das britische Castle und jede perfekte britische Form zeichnet ja auch immer eine komplexe Mischung aus Rauheit und spleenigen Abwegigkeiten, totalem Refinement und einer fast schockhaften Ruppigkeit aus, die der Idee der Intensität und Überraschung verpflichtet ist. Im Fall des AM V8 ist das eine Dosis American Muscle Car und Shelby Mustang, eine Frontpartie wie das Kinn von Heinrich VIII. und ein Motor, der wie ein mit sich selbst zufriedener Löwe klingt. Auf der Hutablage lag ein Roman von Henry James. Wer dieses Buch in diesem Wagen liest, während er auf jemanden wartet, der noch schnell den Picknickkorb für den Strand holen muss, hat im Leben viel richtig gemacht.

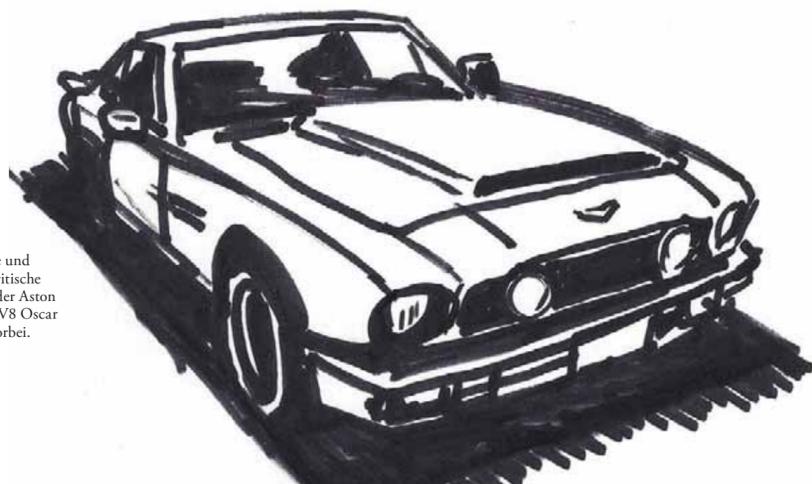
RENAULT 18 TURBO

Warum in aller Welt sollte ich mir, wenn schon Renault, ausgerechnet einen R18, und keinen Alpine, keinen R5 Turbo, keinen R8 Gordini kaufen wollen? Einfache Antwort: Ich war in Portugal, ich musste früher als gedacht, in spätestens drei Tagen, zurück nach

Frankfurt, und die Flüge waren so sauteuer, dass man dafür auch, genau: den R18, der in der Rua das Dálías parkte, kaufen und mit ihm quer durch Portugal, Spanien und Frankreich hätte zurückfahren können. Was hätte man auf der Fahrt erlebt! Hätte: Der Termin wurde am Ende wieder abgesagt. Kein Renault mit flauschigen roten Achtziger-Jahre-Veloursitzen und brachialem Turboloch, sondern Rückflug wie geplant. Wie schade.

INTERNATIONAL HARVESTER SCOUT UND DE TOMASO DEAUVILLE

Wenn man durch die Vereinigten Staaten fährt, entdeckt man an den Highways Autos aus den sechziger und siebziger Jahren, die keine totrestaurierten teuren Oldtimer sind, sondern einer anderen Vorstellung davon entsprechen, was ein Fahrzeug ist, nämlich vor allem ein Zeug, das unter keinen Umständen aufhört zu fahren: Autos, die über Jahrzehnte durch große Hitze und über sandige Pisten gesteuert wurden, bis sie verbeult, erschöpft, zerschrammt am Straßenrand parken, aber trotzdem oder gerade deshalb nach einem euphorischen, energiegelichen Leben aussehen. Solche Autos haben *sprezzatura*, wie der Renaissance-Theoretiker Baldassare Castiglione das nannte, die Lässigkeit derer, die im Leben Größeres vorhaben als Kollisionsvermeidung und Wagenpflege. Das Auto ist das Vehikel eines intensiven Lebens, nicht Gegenstand fetischistischer Zuneigung – was die Attraktivität der Fahrerinnen und Fahrer noch steigert, schließlich will niemand seine Zeit mit jemandem verbringen, der den Schmutz mit der Zahnbürste vom Auspuff entfernt. Der verblichene Lack, die Risse im Leder, die Delen und Schrammen erzählen von starker Sonne, Zusammenstoßen aller Art, Spuren eines wilden Lebens. So ein Auto war der völlig ausgebleichte, ehemals braune De Tomaso Deauville, eine der schönsten Limousinen, die je in Italien gebaut wurden, den ich auf einem Schrottplatz in New Jersey entdeckte (leider fehlte der Motorblock). Und so ein Auto war der hellblaue International Harvester Scout von 1978, der am Weg zum Flughafen von Los Angeles stand, ohne Verdeck, mit Allradantrieb und Platz für sechs Erwachsene oder zwei Erwachsene und fünf Kinder und Feuerholz und Grillkohle und Farbe für die Holzveranda. So könnte dein Leben aussehen, teilte das For-Sale-Schild mit: entspannter, sonniger, versandeter, mittags in der Strandhütte schlafen oder Hummer fangen. Warum bloß hat man seine Vorschläge nicht ernst genommen? Warum hat man ihn nicht gekauft? ◀



Das schönste und
britischste britische
Auto: Auch der Aston
Martin AM V8 Oscar
India fuhr vorbei.

Bei Neapel gebaut:
Der Alfasud führt
schon im Namen
die Verheißung von
südlichen Sommern
mit sich.



Ein Wunschgebilde:
Der Renault 18 mag
kein Traumauto mehr
sein. Aber er beherrscht
den Konjunktiv II
der Vergangenheit.



Die deutsche Gesellschaft definiert sich nach dem Selbstverständnis aller sozialen Milieus in ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit über das Mobilitätspotential, die technische Raffinesse und das Komfortversprechen des Autos. Das rechtfertigt den Versuch, den symbolischen Raum des Autos zu erschließen und besonders die Front der Karosserie in den Vordergrund zu rücken. Schließlich begibt sich in eine komplexe Kooperation, wer als Autofahrer am Straßenverkehr teilnimmt. Die Frage nach dem Gesicht des Autos schließt an beste hermeneutische Traditionen an. Kein geringerer als Erwin Panofsky, Kunstwissenschaftler aus der Hamburger Warburg-Schule, ein Emigrant, der unseren Blick auf die Kultur der Renaissance geschärft hat, sei als prominenter Zeuge aufgerufen. Panofsky greift in einem seiner weniger bekannten Aufsätze über die Renaissance-Adaptation im britischen Empire das Palladio-Format des Kühlergrills des Rolls-Royce Silver-Shadow auf, um die kulturgeschichtlichen Voraussetzungen von dessen ästhetischer Attraktion zu entschlüsseln.

Die Metaphorik des Gesichts bestimmt den symbolischen Raum der ersten Begegnung. Beim Auto kommt zum ersten Eindruck die Dimension der Wiedererkennbarkeit hinzu. Bestimmte Elemente im Gesicht initiieren so etwas wie Markentreue oder Firmenkonsistenz. Die Dimensionen sind selbstredend analytisch gedacht, empirisch übersetzt ergänzen sie sich, überschneiden sich korrespondierend oder konfliktiv und erschließen darin die Geschichte vom Wandel des Autogesichts.

Doch beginnen wir mit einer Phänomenologie der Auftrittssituationen. Während wir im Gehen Situationen wahrnehmen und Hindernisse schnell in eine Veränderung unserer Motorik übersetzen können, indem wir das Tempo drosseln, während wir sensorisch, olfaktorisch, visuell und akustisch auf Akteure in variierenden Raumsituationen reagieren können, ändert sich die Art unseres Ortswechsels beim Gebrauch von Artefakten.

Überspringen wir solche Dinge wie Stelzen, Rollschuhe, Ski oder das Fahrrad. Steigen wir gleich in das Auto, das vielleicht interessanteste Artefakt. So verführerisch es sein mag, den Geschwindigkeitsreflexionen eines Paul Virilio zu folgen: Eine Kulturkritik des Autos ist nicht angesagt. Über die besonderen Bedingungen und die Sozialitätsform des Autofahrens nachzudenken ist in sich spannend. „Der Autofahrer ist vollständig von einem außersozialen Objekt umgeben, von physischem Kontakt mit anderen abgeschlossen und doch völlig von ihnen abhängig und mit ihnen verknüpft“, schreibt der Soziologe David Riesman. „Der Verkehr ist ein Strom, in den er eintaucht, gewissermaßen ohne nass zu werden.“

Beim Autofahren konkurrieren die Teilnehmer des Straßenverkehrs um die Raumnutzung – sie zwingt

Das Gesicht des Autos

Was uns die Frontpartien sagen – und wie wir diese Botschaften wahrnehmen.

Von Tilman Allert
Fotos Frank Röth

einen erhöhten Kooperationsbedarf und das bei Einschränkungen optischer und akustischer Möglichkeiten der direkten Kommunikation. Die besondere Handlungseinbettung Straßenverkehr erzwingt Abweichungen von der Urform des sozialen Kontakts, der face-to-face-Interaktion, und verlagert den Schwerpunkt des Austauschs auf die Wahrnehmung und Interpretation von Zeichen. So wird der Austausch elastisch, kurzfristig und extrem fragil infolge großer Kollisionsgefahren. Beim Autofahren begegnen sich Menschen in einer vereinbarten Fremdheit, wobei der geregelte Nomadismus zu Devianzen verleitet, die der Chance nur kurzfristiger Begegnungen entlehnt sind: Der Vagabund, der Abenteurer, der Provokateur sind als Fallerscheinungen der Fahrermoral vertraut. Sie sind der Ausgangssituation Straßenverkehr geschuldet – so erklärt sich die Rigidität der Verkehrsvorschriften, kehrseitig dazu die Versuchung, Verkehrsregeln zu missachten. Hohe Interaktionsdichte und eingeschränkte Interpretations- und Korrekturmöglichkeiten machen den Verkehr zu einer gefährdungsträchtigen Erfahrungssituation.

Das Auto ist Teil einer Maske meines Auftritts. Der prominente Teil eines stillen Anspruchs auf Teilnahme am Verkehr ist die Frontpartie: Das Auto hat ein Gesicht. Dabei bildet der Kühlergrill die prägnanteste Zone der Selbstmitteilung. In seiner Form technisch erzwingend durch die Luft, die dem Motor als Energiezentrum kühlend zuzuführen ist, versieht der Kühlergrill die Kommunikationsbereitschaft, die beim Autofahren auf die extrem flüchtige Präsenz beschränkt ist, im begrenzten Angebot der Modelle mit dem Signum der Wiedererkennbarkeit und einer ersten symbolisch aufgeladenen Geste. Der Kühlergrill rauscht als Drohung heran oder als eine Gefälligkeit, als Zurückhaltung oder als Verkniffenheit – kommunikationssoziologisch ist er der Gruß vor dem Gruß.

Wie sehen wir das Auto? In der Regel in einer Dualität. Auf unserer eigenen Seite fährt es vor uns, wir sehen es von hinten. Komplex wird die Wahrnehmung durch den Blick in den Rückspiegel, über den die Verkehrssituation antizipierend kalkuliert werden kann. Erst recht im vorschauenden Blick auf die entgegenkommenden Fahrzeuge wird unsere Aufmerksamkeit sekundenschnell durch das Gesicht des Autos strukturiert. Der Kühlergrill und die Stellung der Scheinwerfer substituieren mimetisch das situativ und technologisch unterbundene Sprechen. Von daher reagieren wir unbewusst auf die Verhältnismäßigkeit von Mund und Augenpartie, zwei Regionen des Gesichts, die auch in der Face-to-face-Kommunikation blitzschnell die begleitenden Empfindungen markieren, letztlich das Gegenüber im Hinblick auf Vertrauenswürdigkeit und Handlungspotential einschätzen können.

Beim Auto haben wir es mit erstarrten Elementargesten zu tun, übersetzt in die Frontseite der Karosserie. Es ist eine Demonstration von Territorialansprüchen, und zwar jen-

seits der technologisch erzwungenen Aufgabe, über die Scheinwerfer die Raumorientierung zu ermöglichen oder Warnung oder auch Dank zu signalisieren – Gesten jenseits der Funktion, die heiß laufende Maschine mit hinreichend Kühlluft zu versorgen und dabei zugleich den störungsanfälligen Innenraum unter der schützenden Motorhaube vor dem Eindringen von Wasser oder Steinschlag zu schützen.

Der Kühlergrill verbreitet als zentrales Element der Front erste Eindrücke. Als Ensemble von Assoziationen wird er zu dem Ornament, über das die relative Schönheit des Fahrzeugs nach außen kommuniziert wird. In seiner Gitterstruktur wird der Grill spannungreich in ein Verhältnis der Indifferenz oder Korrespondenz zu Stellung und Ausmaß, Fassung und Form von Frontscheibe, Scheinwerfer und Stoßstange gebracht. Was somit in der mehr als nur metaphorischen Auslegung des Anblicks das Gesicht des Autos entstehen lässt, sind Wechselwirkungen, die nur in Grenzen technologischen Erfordernissen genügen, die vielmehr stets auch inneren Stimmigkeitskriterien der Gestalt genügen. In der großen Vielfalt der Gesichter zwischen den beiden Extremen zugespitzter Exzentrität und scheuer Zurückhaltung gibt es eine Reihe von Ausdrucksformen frei: die Fratze, die lächelnde Einladung, die Drohung oder auch distanzierter Zurückhaltung.

Der geronnene Geist der Front gewinnt an Tiefe, wenn wir die zweite Dimension hinzufügen, die angesichts der Markenkonkurrenz zwingend ist: nämlich im Gesicht Wiedererkennbarkeit unterzubringen. Auf der zweiten phänomenologischen Ebene tritt mit dem Logo des Unternehmens ein Ornament hinzu, das unter dem ökonomisch gebotenen Zwang zur Standardisierung der Modelle die Einzigartigkeit zu unterstreichen hat. Es ist gleichsam das Rouge des Fahrzeugs. Es erfüllt die doppelte Aufgabe, Ansprüche auf situative Präsenz im knappen Raum zu markieren und zugleich für Minimalvergemeinschaftung zu sorgen, die dem Fahrzeugbesitzer das Gefühl vermittelt, sich richtig entschieden zu haben. Denken wir an die hohe Bedeutung der Logos gerade deutscher Autofirmen für das Kollektivgefühl der Nation. Oder denken wir an die Kopfschmerzen des VW-Konzerns, der das Modell Phaeton nur mit Mühen unter die Leute bringt, weil sich das VW-Symbol, der „Volks“-Wagen, gegenüber dem Wunsch nach Oberklassen-Distinktion immer wieder als sperrig erweist.

Das Gesicht und das Logo greifen – über Markentreue und Identifikation hinweg – auf weitreichende kulturelle Traditionen aus, im Unbewussten bis auf Vorstellungen über National- oder Arbeitsstolz. Dem Strukturalisten Roland Barthes verdanken wir den etwas verstiegenen Vergleich des Autos mit den gotischen Kathedralen: die „Schöpfung der Epoche, die mit Leidenschaft von unbekanntem Künstlern erdacht wurde und die in ihrem Bild, wenn nicht überhaupt von einem ganzen Volk benutzt wird, das sich in ihr ein magisches Objekt zurüstet und

aneignet“, so seine Deutung der „DS“, der Kultlimousine von Citroën. Wie dem auch sei, das Medium dieses wahrhaft magischen Verhältnisses, der Kristallisationspunkt der kulturellen Bedeutung, ist das Gesicht des Autos.

Im historischen Vergleich lässt sich das anschaulich zeigen. Im Outfit von Oldtimern überwiegt die Dekoration. Scheinwerfer, Kühlergrill, Stoßstange werden nicht unter das Diktat technologischer Erfordernisse gestellt.

Unter dem Gebot der Anpassung an die Aerodynamik, die wiederum auf knappe Energieresourcen reagiert, also die Reduktion des Benzinverbrauchs zum obersten Gebot werden lässt, verschwindet seit einiger Zeit die markante Besonderheit des Autogesichts unter einer integralen ästhetischen Konzeption, die dem Fahrzeug das Kantige nimmt und es markenunabhängig geschmeidig werden lässt. Diesen Vorgang als einen gleichsam eigengesetzlichen Zwang zu deuten wäre schlechte Soziologie. Vielmehr unterliegt auch diese Inkorporierung einst eigenständiger Teile in eine alles schluckende windschlüpfrige Schale einem ästhetischen Wandel, der durch Bedeutungszuschreibung vermittelt ist.

Das Schicksal, das dem Auto hier widerfährt, lässt sich als Präventionsverzicht bezeichnen. Nach manchen Zeitdeutungen hat das Auto seine Funktion als Statussymbol eingebüßt, ist zum fahrenden Arbeitsplatz avanciert und wird in einer kommunikationsmobilen Gesellschaft zunehmend symbolisch trivialisiert. Das mag daran sichtbar werden, dass die Autofirmen, die in ihren Angeboten selbstredend nach wie vor einem Distinktionszwang folgen, das Firmenlogo zunehmend grell und opulent in die Frontalität ihrer Modelle setzen.

Verglichen mit früheren Autogesichtern, allesamt in kühner Ignoranz gegenüber dem Problem des Luftwiderstands entworfen, begegnen uns die Fahrzeuge der Gegenwart, die technologisch raffiniert den Gestaltungszwängen gerecht werden, in veränderter Frontalität. Es ist das Blinzeln hinter der Schanze, in die sich das gut gepanzerte Fahrzeug verwandelt hat, die Scheinwerfer schrumpfen auf grelle Streifen zusammen, als gelte es, mit dem Fahrzeug die Augen zuzukneifen. Das Design ist einheitlicher geworden, die frühere Unbekümmertheit gegenüber dem Luftwiderstand hat dem Gebot einer größeren Rücksicht auf die Knappheit der Ressourcen Platz gemacht. Unter dem übergreifend funktionalen Format scheint es beinahe so, als gelinge es nur den Gesichtern von Mini und Fiat 500, sich gegen die schwere Behäbigkeit der gepanzerten Limousinen zu behaupten.

Sie fallen auf und gefallen vielen, sie treten auf wie die Kinder, die sich in riskanten Manövern mit zugewandten statt mit verschlitzten Augen im Straßenverkehr tummeln. Archäologen und Kulturwissenschaftler, die dereinst in den Überresten unserer Artefakte nach Bedeutung graben, werden aus diesem Ensemble von Schwergewichtigkeit und quirliger Wendigkeit Schlüsse ziehen über die Raum-

wahrnehmung der Menschen hochmobiler Gesellschaften, über das Verhältnis von Vertrauen und Misstrauen in kontingenten Sozialsituationen.

Die Metaphorik des Gesichts wollen wir nicht überstreifen, vom Artefakt zur menschlichen Physiognomie ist es ein weiter Weg. In seiner Abhandlung zur „Ästhetischen Bedeutung des Gesichts“ heißt es bei dem Soziologen Georg Simmel: „Es gibt innerhalb der anschaulichen Welt kein Gebilde, das eine so große Mannigfaltigkeit an Formen und Flächen in eine so unbedingte Einheit des Sinnes zusammenfließen ließe, wie das menschliche Gesicht. Das Ideal menschlichen Zusammenwirkens: dass die äußerste Individualisierung der Elemente in eine äußere Einheit eingehe, die, aus den Elementen freilich bestehend, dennoch jenseits jedes einzelnen von ihnen und nur in ihrem Zusammenwirken liegt – diese fundamentale Formel des Lebens hat im Menschenantlitz ihre vollendetste Wirklichkeit innerhalb des Anschaulichen gewonnen.“

Das Gesicht erscheint als der Schauplatz seelischer Prozesse und als ein Sinnbild einer unverwechselbaren Persönlichkeit, ja Einzigartigkeit, gesteigert dank der traditionellen Verhältnisse des Leibes, die – wie Simmel ausführt – die ästhetische Privilegierung des Gesichts außerordentlich begünstigt. Im Gesicht sehen wir mit der Symmetrie ein Gestaltungsmittel am Werk, das gleichsam universal ist. Genaugenommen ist die Symmetrie der für das Gesicht grundlegenden Individualität gegenläufig: Es gibt zwei Gesichtshälften, die aufeinander verweisen und so eine Balance in die anschauliche Objektivierung der Einzigartigkeit einführen. Um Simmel noch einmal aufzugreifen: Aus diesen Spannungselementen der Symmetrie und Besonderung entsteht die für die westliche Kultur bestimmende Idee, im Gesicht den „geometrischen Ort der inneren Persönlichkeit“ zu verherrlichen – ungeachtet der symbolisch in der körperlichen Bewegung zum Ausdruck gebrachten Anmut des Gangs, der Bewegung von Armen und Beinen, des Schaukelns des Oberkörpers.

Im Lichte einer derart herausgehobenen Stellung des menschlichen Gesichts erreicht das Gesicht des Autos natürlich nicht mehr als den Status eines allenfalls zur Ikone erstarrten Stils, der zeitgeistspezifische Darstellungsimpulse mit technischen Erfordernissen kombiniert. Angekündigte und deshalb allenfalls demonstrative Individualität wäre das Äußerste, was man dem Gesicht des Autos zuschreiben würde. Wie in jeder Ausdrucksform menschlicher Sozialität ist es hingegen die Kommunikation, die Wechselwirkung der Akteure, das Geben und Nehmen im Sprechen, über das Individualität bekräftigt wird. Um das erkennen und genießen zu können, muss man aussteigen. ◀

Der Text ist die leicht gekürzte Version eines Kapitels aus dem Buch „Latte Macchiato – Soziologie der kleinen Dinge“ von Tilman Allert, das dieser Tage im Verlag S. Fischer erscheint.



Ästhetische Attraktion: Rolls-Royce Silver-Shadow



Ein Logo für die ganze Nation: Volkswagen Phaeton



Ein offenes Gesicht inmitten verkniffener Mienen: Mini



Wie ein quirliges Kind in einem Ensemble von Schwergewichtigkeit: Fiat 500



Wünsch Dir was: Reg Dodd erfüllt in seiner Werkstatt in Florida Autoträume – mit maßgeschneiderten Nachbauten des AC Cobra.

Von Christiane Heil

Auf hübsch dekorierte Schaufenster kann Reg Dodd verzichten. Wer den Rennfahrer und Unternehmer in Boynton Beach bei Miami besucht, weiß in der Regel genau, was er will: ein pfeilschnelles Auto, Nostalgie und ein Stück maßgeschneiderter amerikanischer Renngeschichte. „Die meisten Kunden haben ihren Wagen längst geplant, wenn sie zu uns kommen“, sagt Dodd und zieht in der schlichten Halle im Industriegebiet der Küstenstadt vorsichtig an einer Plastikplane. Darunter steckt die Replica einer Cobra. Sie erinnert an die Schwarzweißfotos, die Steve McQueen in den sechziger Jahren am Steuer seines Originals zeigen. Der Autoliebhaber aus Texas, der 50 Jahre später bei Dodd einen Nachbau bestellt hat, mag es aber offensichtlich auffälliger als der talentierteste Rennfahrer Hollywoods: Über die schwarze Karosserie ziehen sich von der Motorhaube bis zum Heck zwei giftgrüne Streifen; das schwarze Leder an Schalen sitzen und Mittelkonsole trägt rautenförmige Ziernähte im selben Ton. „Die Leute toben sich aus und verwirklichen einen Traum“, sagt Dodd. „Die meisten haben auch noch ein paar schlechtere Wagen in der Garage.“

Das Unternehmen Backdraft Racing, das der gebürtige Südafrikaner vor 13 Jahren mit seinem Landsmann Tony Marter in Florida gründete, setzt jedes Jahr etwa 160 Bausätze nach Cobra-Vorbild zusammen. Mit dem Namen der Giftnatter hält er sich dabei zurück. „Die Modellbezeichnung ist rechtlich geschützt, das Design nicht“, sagt der Mittvierziger zu den jahrelangen juristischen Scharmützeln des „Cobra-Vaters“. Carroll Shelby, nach Misserfolgen auf seiner Hühnerfarm zum Rennfahrer aufgestiegen, hatte Anfang der sechziger Jahre ver-

sucht, ein federleichtes Auto mit einem möglichst starken Antrieb auszustatten. Dazu setzte der Texaner einen kompakten V8-Motor des amerikanischen Herstellers Ford in ein Gehäuse des britischen Unternehmens AC Cars Ltd. Den Sportwagen mit den geschwungenen Kotflügeln, die Antwort auf Enzo Ferraris Dinos und Testarossas, nannte er AC Cobra. Der Rest ist Geschichte.

Anfang 1962 fuhr der zweisitzige Roadster zum ersten Mal auf kalifornischen Straßen. Als der Brite Jack Sears zwei Jahre später bei einer Testfahrt für das 24-Stunden-Rennen in Le Mans mit einer Geschwindigkeit von fast 183 Meilen pro Stunde über die Autobahn M1 zwischen London und Leeds fuhr, verlied das Guinness-Buch der Rekorde Shelys Cobra Coupé GT den Titel des schnellsten Straßenwagens der Welt. Drei Monate zuvor hatte eine Cobra bei einem Rennen auf dem Sebring International Raceway in Florida zum ersten Mal die Ferraris der GT-Klasse hinter sich gelassen. „Wir übernehmen den Look von damals, stattdessen das Auto aber technisch so modern aus, dass es sich wie ein Neuwagen fährt“, erklärt Dodd das Konzept für Replicas made in Boynton Beach.

In der Werkstatt am Southwest 14th Place warten derzeit sechs Karosserien auf eine freie Hebebühne. Nach sechs Wochen Schiffsreise sind sie gerade aus Durban angekommen – lackiert, in Zellophan verpackt und reifenlos geparkt auf einem dreistöckigen Stahlregal. Backdraft lässt die Fiberglas-Konstruktionen aus Südafrika liefern, wo das Unternehmen vor 15 Jahren mit Steuererleichterungen für Exporte eine Fabrik baute. Falls sich die amerikanischen Kunden rechtzeitig für Farbe, Rennstreifen oder cobratypische Rennnummern entscheiden, übernimmt das Werk in Durban auch die Lackarbeiten. BMW-



Alles läuft nach Plan: Der Südafrikaner Reg Dodd (oben) setzt die Cobra-Replicas in der Nähe von Miami ganz nach den Vorstellungen seiner Kunden zusammen – und seien sie noch so schräg.



Weiß, Ford-Rot und Lambo-Grün gelten als Klassiker, Indigo Blue mit weißem Streifen und schlichtes Schwarz zählen zu den Bestsellern. Viele Liebhaber der Retro-Karosserie, meist männlich und zwischen 40 und 60 Jahre alt, hegen auch extravagante Wünsche. „Ein Kunde verlangte ein metallisches McLaren-Orange mit einer Leder- ausstattung im selben Ton“, erinnert sich Dodd. Der Gefahr, sich an der Farbexplosion leid zu sehen, sei der Fahrer nur durch viel Abwechslung in der Garage entgangen. „Er hat 160 Autos, unter ihnen fünf Backdraft-Roadster in allen möglichen Farben.“

Das Customizing, die persönliche Wahl von technischem Equipment und Ausstattung, erledigen viele Kunden am Computer. Höhenverstellbare Fahrwerke, Scheibenbremsen, Tripod-Scheinwerfer, Überrollbügel und traditionelles Holzlenkrad gehören für die meisten zur Grundausstattung. Bei den Sidepipes aus Edelstahl mit dem Umfang eines wohltrainierten Bizeps fängt der Luxus an. Wer sich mit einer handgefertigten Cobra-Replica den Traum vom eigenen Rennwagen erfüllen möchte, schaut vor allem auf die Motoren in Dodds Werkstatt. Eine Maschine des amerikanischen Herstellers Roush mit mehr als 550 PS treibt nicht nur Herz und Tachonadel höher. Sie lässt auch den Grundpreis eines Backdraft-Roadsters von etwa 70.000 Dollar in sechsstelligen Dimensionen wachsen. „Diese Motoren sind etwas für Geschwindigkeitsfanatiker. Sie beschleunigen in 3,6 Sekunden von 0 auf 100 Kilometer pro Stunde“, sagt Dodd. „Und im Vergleich zu sehr, sehr schnellen Wagen wie Porsches und Ferraris sind sie trotzdem günstig.“

Die meisten „Cobra Kit Cars“ liefert sein Unternehmen, eines von einer Handvoll in den Vereinigten Staaten,

nach Florida, Texas, New Jersey und Connecticut. Zu einem größeren Markt hat sich zuletzt auch Südamerika entwickelt. „Am meisten verkaufen wir dort in Chile. Weil das Wetter sich gut mit den Autos verträgt.“

Zur Popularität der Replicas außerhalb Amerikas hat auch Hollywood beigetragen. Nach Steve „The King of Cool“ McQueens Coming-Out als Cobra-Fan, der Shelys Leihgabe angeblich vor lauter Faszination nicht mehr zurückgeben wollte, ließen sich Prominente wie Charlie Sheen, Jay Leno und Nicolas Cage immer wieder in ihren echten oder nachgebauten Karosserien fotografieren. Selbst Angelina Jolie, in jüngeren Jahren über die Grenzen der kalifornischen Filmklave hinaus als Exzentrikerin verschrien, räkelt sich mit Schlangenlederstiefeln lasziv für die Kameras auf der Motorhaube eines Roadsters.

Als Markenbotschafter der amerikanischen Auto-Ikone verdingt sich jetzt auch Chris Brown. Bei Instagram posiert der Rapper in der kalifornischen Wüste ungewohnt nachdenklich mit einer Replica, Sidepipes inklusive. Tumulte im Internet rief derweil Popstar Taylor Swift hervor, die im Musikvideo „Blank Space“ mit einem Golfschläger auf einen Nachbau aus der Werkstatt Backdraft eindrosch. Der Hinweis, der Schaden an dem stahlgrauen Gefährt sei eine computergesteuerte Illusion, stieß vor allem bei amerikanischen Cobra-Liebhabern auf Erleichterung.

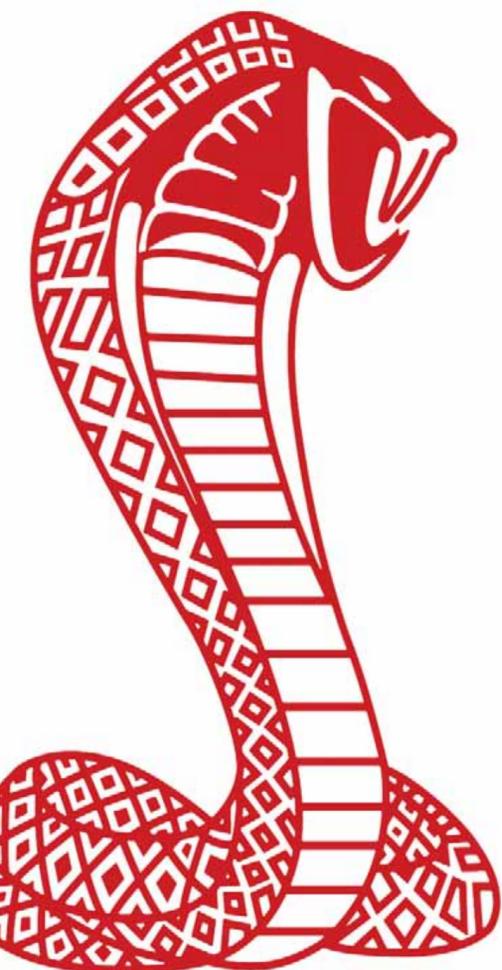
Versteckt in einer Lagerhalle neben der Backdraft-Werkstatt steht der rote Wagen des Unternehmens, mit dem Dodd und andere Fahrer an Rennen teilnehmen. Auf Strecken in Florida wie Sebring oder dem Homestead-Miami Speedway, in Frankreich oder Südafrika. „Wir versuchen, das Auto leichter zu machen. Ideal wären etwa 1000 Kilogramm, zur Zeit wiegt es knapp 1200“, sagt

Dodd. Gespart werden soll an der Karosserie, die deshalb gerade aus Gips neu konstruiert wird. Fotografiert werden darf sie nicht, um keine Details preiszugeben. Anfassen ist aber erlaubt, auf Nachfrage. Die charakteristischen Kurven der Replica, die von Liebhabern als elegant und zugleich brutal gerühmt werden, fühlen sich an wie eine grobgeschliffene Leichtbauwand. Die rote Farbe, die an einigen Stellen durch das Weiß schimmert, lässt ahnen, dass es auf jeden Millimeter ankommt.

Warum wird um eine Replica so viel Wirbel gemacht? Viele Amerikaner glauben, ohne die Nachbauten wäre die Cobra längst in Vergessenheit geraten. Carroll Shelby produzierte nur ein paar Hundert Autos, die meist auf Rennstrecken fuhren. Design und Funktionalität des Klassikers haben deshalb wohl allein wegen der modernisierten Wiederauflagen überlebt. Den Ritterschlag für Replicas lieferte der vor drei Jahren gestorbene Texaner selbst.

Nach zahlreichen Prozessen gegen Autobauer, die bei ihren Produkten Begriffe wie „Cobra“ und „Shelby“ auch nur streiften, ließ er sich einige Jahre vor seinem Tod ein nachgebautes Cobra Daytona Coupé des Herstellers Superformance schenken. „Es ist kein echter Shelby, aber ich unterstütze den Wagen, da er so originalgetreu und ordentlich gebaut ist wie nur möglich“, lobte der „Vater der Cobra“ das Modell MKIII damals. War es Altersmilde? Waren es die Lizenzgebühren? Oder beides?

Sicher ist nur, dass das dunkle Dröhnen unter der Motorhaube aus Fiberglas jeden Tag Tausenden ein Lächeln in das Gesicht zaubert. Selbst wenn die Haube den schrillsten Lack trägt, den die Farbpalette bei so rennerfahrenen Denkmalschützern wie Backdraft Racing zu bieten hat.



Cobra, übernehmen Sie



Promi am Steuer: Auch viele Musikgrößen drehen gerne am großen Rad – wie Soulstar Smokey Robinson.



Feel like Steve McQueen: Hollywoods talentiertester Rennfahrer war Cobra-Fan.



Wo eine Wüste ist, ist auch ein Weg: Die Ente reist mit ihrer Besatzung durch die Sahara, im Süden Ägyptens.

Die erste Panne auf dem Weg nach Südafrika hatten wir in Österreich. In einer frostigen Herbstnacht in der Steiermark zogen sich Rahmen und Frontscheibe unserer Ente zusammen, und als am Morgen die ersten Sonnenstrahlen auf das Auto trafen, dehnte sich alles wieder aus. Bloß unterschiedlich schnell. Die etwas eng eingepasste Frontscheibe verwandelte sich unter Knacken und Knirschen in ein gläsernes Mosaik.

Da stand sie also: Dass sie nur 24 PS und zwei Zylinder hatte, sah man ihr nicht an. Es war eine Kastenente, ein kleiner, aber rüstiger Lieferwagen. Sie war khakifarben lackiert und trug auf dem Dach Ersatzreifen und Sandbleche für die Wüste. An der Seite hatten wir große Scheinwerfer angebracht, wie sie Rallyefahrer benutzen, um nachts Schlaglöchern und Wildtieren ausweichen zu können. Beim Start im Hunsrück hatte die Ente ausgesehen, als könne man mit ihr ein Abenteuer wagen – nun wirkte sie wie der Klassenstreber, der sich für den Wandertag eine Survival-Weste anzieht, auf den ersten Metern über eine Wurzel stolpert und auf seine Brille tritt.

Nach ein paar Tagen fanden wir einen hilfsbereiten Entenfahrer und kamen an eine Ersatzscheibe. Danach fuhren wir im Wallfahrtsort Mariazell zu einem Autofahrer-Gottesdienst und ließen die Ente segnen. Es war ein weiter Weg bis Südafrika. Und die Ente war 32 Jahre alt.

Ich war damals 21 und hatte das Studium noch vor mir. Roland, der mich begleitete, hatte sich zwei Semester freigenommen. Wir waren wandernd und trampend durch Europa gezogen und hatten nun, in den Jahren 2005 und 2006, ganze zwölf Monate Zeit, um nach Südafrika zu kommen.

Mit der neuen Scheibe fuhren wir über Ungarn und Rumänien bis zum Bosphorus und von dort in den Süden der Türkei. An der Grenze zu Syrien sagten die Leute: „Von Deutschland hierher? Mit dem Auto? Dann kommt mal rein zum Essen!“ Sie führten uns zum Zimmer des Kommandeurs, in dem der Boden mit Schüsseln und Schalen gedeckt war. Ähnlich erging es uns in Jordanien. In Ägypten hieß es: „Von Deutschland hierher? Schön, dann kauft dieses Papyrus! Oder eine Flasche Parfum?“

Aber auch dort fanden wir große Gastfreundschaft und blieben fast zwei Monate.

Als wir der deutschen Botschaft in Sudan schrieben, wir würden demnächst das Land durchqueren und weiter nach Äthiopien reisen, kam eine lange Mail zurück. Der Botschafter persönlich schrieb: Das Vorhaben sei aus Sicht der Botschaft eigentlich undurchführbar, zumindest aber grob fahrlässig. Drei Tage später kam noch eine Mail: Ein Attaché gab uns Tipps, falls wir es doch wagen sollten. Wir verstanden: Die Mail des Botschafters war vor allem ein Statement für Presse und Auswärtiges Amt, für den Fall, dass uns etwas zustoßen sollte.

Die Tipps der Botschaft stellten sich als unbrauchbar heraus. Wo sie uns verwirrende und unpassebare Wege voraussagte, die nicht oder höchstens in Arabisch gekennzeichnet seien, fanden wir eine schnurgerade geteerte Straße mit Schildern in Englisch. Offensichtlich hatte niemand aus der Botschaft die Gegend selbst bereist.

Wir wollten erfahren, was zwischen der Haustür in Deutschland und dem Meer in Südafrika lag. Die Ente war dafür das perfekte Auto. Sie war kein Land Rover, bei dem die Klimaanlage die Hitze aussperrt, und hinter dessen dunklen Scheiben die Gelb-, Braun- und Rottöne



Lahme Ente: Autoreparatur im Sandsturm in Sudan

der Wüste zu einem braunen Brei verschwimmen. Und sie war nicht teuer: Vielleicht 5000 Euro hatten uns das Auto und die Vorbereitung gekostet. Die Ente war leicht, und sie war mit einem Hammer, ein paar Schlüsseln und einem Schweißgerät auch im Busch zu reparieren. Außerdem ist so ein altes Auto wie ein Hund – man kommt schnell mit den Leuten ins Gespräch. Wie geht es ihm? Wie alt ist es? Verkraftet es die anstrengende Reise gut?

Wir mussten im Autobahntunnel von Ankara den Benzinfilter freipusten. Von der Südtürkei an blockierte gelegentlich die Lenkung. In Äthiopien zerbrach krachend ein Kugellager im Getriebe. Und im Sandsturm riss die Achsschraube, im Dschungel ein Schwingarm. Aber insgesamt gesehen lief alles glatt.

Obwohl wir selten wütend auf die Ente waren, trennten wir uns immer mal wieder von ihr. Wir befürchteten, dass ihre 60 Kilometer pro Stunde immer noch zu schnell sein könnten, um Afrika wirklich kennenzulernen. Wenn uns ein Visum genügend Zeit ließ, waren wir zu Fuß unterwegs. Zum Beispiel in Sudan. Dort stellten wir die Ente in der Hauptstadt Khartum bei deutschen Entwicklungshelfern ab und fuhren mit Bussen nach Süden in die Nuba-Berge.

Schon Khartum war staubig gewesen, in weiten Teilen lehmfarben und karg. Aber es gab dort Cafés, Restaurants und sogar ein deutsches Kulturinstitut. In den Nuba-Bergen gab es Tee- und Kaffee-Frauen, die mit ein paar Hockern, zwei Kesseln und einem Kohlefeuer ihre Stände betrieben. Wir tranken süßen Mokka mit Kardamom. Dann brachen wir auf in die Savanne. Es war Frühling, 40 Grad, kein Regen. Rechts und links wucherten Dornestrüpp und gelb-braunes Steppengras, das bis zu den Knien reichte. Dort musste man fest auftreten, um die Schlangen zu vertreiben. Besser, man blieb auf den Wegen, auch in den Nuba-Bergen hatte der Bürgerkrieg gewütet, niemand wusste genau, ob hier nicht noch Landminen lagen.

Die Nuba-Berge gehören zu Nord-Sudan, trotzdem leben dort einige Stämme, die dem christlichen Süden eng verbunden sind. Als wir die Gegend durchwanderten, galt ein Abkommen, das sechs Jahre Frieden und ein Referen-

Anfang und Ente

Auf in die Welt, mit zwei Zylindern und 24 PS: Eine Autofahrt mit dem Citroën 2CV von Deutschland nach Südafrika.

Von Christoph Borgans (Text und Fotos)



Keine weiteren Verkehrsbehinderungen: Der Weg nach Khartum zieht sich endlos.

dum vorsah, das 2011 dann zur Spaltung des Landes in Nord- und Südsudan führen sollte. Die Soldaten des Nordens und die Rebellen des Südens fuhren gemeinsam Patrouille.

Wir wurden freundlich aufgenommen. Wenn wir in Dörfern nach einem Platz für unser Zelt fragten, gab man uns eine Hütte, in der wir schlafen konnten, oft beim Bürgermeister oder dem Koranschullehrer, die uns auch bewirteten. Zu essen gab es Ziege in Gemüsebrühe oder Süßigkeiten wie Sesam mit Honig. In den Augen der Kinder konnten wir erkennen, wie selten solche Delikatessen waren. Wir bedankten uns mit kleinen Geschenken wie Aspirin, nach dem man uns oft fragte. Als Roland Magenschmerzen hatte, empfahl der Koranschullehrer ein anderes wichtiges Hausmittel: „Wir nennen es Pepsi.“

Drei Wochen wanderten wir von Dorf zu Dorf. Schließen mal im Busch, mal in Hütten. Unterwegs trank jeder von uns elf Liter Wasser am Tag; wir löffelten es aus Tassen, um es länger genießen zu können. Zwischen den Dörfern lagen meist um die 40 Kilometer. Mit der Ente wäre das eine Fahrt von einer Stunde gewesen. Wir wären einfach weitergebräut, wenn man uns kein Wasser gegeben hätte, und hätten uns in der nächsten Stadt eine Cola gekauft. So aber kamen wir als Bittsteller in die Dörfer.

Das merkten wir besonders in Dongoli. Es war ein schöner Ort, Lehmhütten mit Strohdach, Affenbrotbäume, neben denen dünne Rinder grasten, dazwischen Felsbrocken und blühender Hibiskus. Doch dafür hatte ich keinen Sinn. Mein rechter Oberarm hatte sich entzündet – eine allergische Reaktion auf ein Mückenmittel. Seit Tagen war er voller Eiterblasen und schmerzte. Ich hatte Fieber bekommen und musste unser Notfall-Antibiotikum nehmen. Täglich verband ich den Arm. Als die Mullbinden ausgingen, schnitt ich Streifen aus meinem Hemd und kochte sie ab.

Der nächste Ort war 80 Kilometer entfernt. Selbst für einen Eselskarren sei das zu weit, sagten die Leute. Aber manchmal fahre ein Auto durch den Ort. Wann? „Morgen.“ Erleichtert kehrten wir zu unserer Hütte zurück, auf die Liegen, die wir rausgestellt hatten, weil es kühler war. Außerdem fielen einem draußen nicht

die ungeschickten Geckos ins Gesicht, die gelegentlich aus dem Strohdach stürzten.

Am nächsten Tag packten wir die Rucksäcke und warteten. Am Abend hieß es: „Morgen kommt das Auto.“ Am nächsten auch. Am dritten Tag packten wir die Rucksäcke gar nicht mehr. In Europa hatte ich mich ohne Auto freier gefühlt, man muss sich weder um Benzin noch einen sicheren Stellplatz kümmern, man kann sich treiben lassen. Hier in Dongoli war das anders. Seit einem Tag war das Antibiotikum aufgebraucht. Das Fieber kehrte zurück. Warum hatten wir die Ente nicht mitgenommen?

Nach einer Woche kam ein Auto. Ein Toyota-Pick-up, mit dem ein Trupp südsudanesischer Rebellen unterwegs war. „Könnt ihr uns mitnehmen?“, fragten wir hastig. „Tamam“, sagte der Leutnant ohne zu zögern, einverstanden. Wir kletterten auf die Ladefläche, auf der sechs Soldaten hockten. Kaum einer hatte eine komplette Uniform. Ein Junge von 17 Jahren trug Sandtarn, ein Veteran war ganz in Grün gekleidet. Zwischen uns lehnten ihre Waffen: Kalaschnikows und deutsche G3.

Hassan, der Fahrer, jagte wie der Teufel über die hügelige Piste. Wenn er durch Dornbüsche preschte, mussten wir uns vor peitschenden Zweigen in Acht nehmen. Wenn



Feuerwerk: Frühstück mit einem Beduinen nahe El Alamein

er mit Schwung einen Hügel nahm, grölte die Mannschaft. Hassan wendete sich zu uns um und lächelte breit. Dann wurde das Auto plötzlich langsamer. Die Rebellen wurden still. Aus dem Fahrerfenster schob sich eine Kalaschnikow. Ein Schuss. Zwei grau-schwarze hühnerartige Vögel huschten durchs Gebüsch. Hassan hatte sie nicht getroffen; seine Kameraden dankten es ihm mit Spott und Gelächter.

Die Truppe war nun vom Jagdfieber ergriffen. Nach allen Seiten spähten sie in die Dämmerung. Dann wurde es Nacht. Plötzlich ein Schatten neben der Straße. Hassan fuhr vom Weg ab, Äste knackten, der Motor heulte. Eine Gazelle. Für uns ein elegantes Tier mit spiralförmig gedrehten Hörnern – für die Männer ein Festmahl. Eine Handbreit neben meinem Ohr schlug der Schlagbolzen auf das Zündplättchen, das Geschoss raste an Rolands Schulter vorbei. Die Gazelle floh nicht. Sie rührte sich nicht einmal. Die Männer sprangen ins kniehohe Gras, Gewehre krachten, Pulverdampfschwaden zogen durchs Scheinwerferlicht. Die Gazelle stand still, blickte starr geradeaus. Ich begriff: Sie war verletzt, aber sie hoffte, regungslos vom Feind verschont zu bleiben. Hassan schwang sich ins Führerhaus und gab Gas. Er hielt auf die Gazelle zu, blendete auf und ab. Im letzten Moment wich sie aus. Aber das lahme Tier konnte sich nicht retten. Der Leutnant war zu Fuß dem Auto nachgeeilt und bekam die Gazelle zu fassen. Er zog sein Messer. Morgen würde es Fleisch geben. Sie hieften die Beute zwischen uns auf die Ladefläche.

Es mögen noch Stunden gewesen sein, die wir durch die Nacht fuhren. In den Wochen danach folgten viele weitere Kilometer, bis Roland und ich mit der Ente Südafrika erreichten. In der Erinnerung ist von der Reise aber vor allem ein Moment geblieben: als der Pick-Up über eine Welle in der Sandpiste raste und abhob. Eine Sekunde lang schwebten wir durch das Steppengräsermeer. Über uns der schwarzblaue Himmel, an dem das Kreuz des Südens funkelte. Vor uns die Straße, die zu einem Busch-Krankenhaus führte. Hinter uns die Tage mit Durst und Fieber. In diesem Moment spürten wir: Es hatte sich gelohnt. Egal, was noch kommen würde. ◀

Nach oben offen

So ein Ausflug, der ist luftig: Mit dem Cabrio auf Picknickfahrt in die Pfälzer Weinlandschaft.

Fotos Helmut Fricke

Der bequeme Weg ins Paradies

Sobald ich irgendwo ein Cabrio sehe, spielen sich in meinem Kopf die absurdesten Ausbruchsszenen ab, und ich denke an das Musikvideo zu dem Lied „Crazy“ der Rockband Aerosmith. Es stammt aus den neunziger Jahren und erzählt eine wunderbare Geschichte über das Verrücktsein, genauer gesagt: über die Flucht aus dem Alltag. Zwei Schülerinnen schwänzen die Schule, sie rauschen in einem Ford Mustang Cabrio davon, ohne auch nur einen Blick zurück auf ihr langweiliges und durchgetaktetes Leben zu werfen. Ein paar Tage tauchen sie ab in eine aufregende Welt, tanzen in einer Strip-tease-Bar, bringen Tankstellenangestellte um den Verstand und baden mit einem jungen Farmer, der sehr gut gebaut ist, in einem See. Der Moment zählt, sonst nichts. Es gibt keine Vergangenheit, keine Zukunft, nur Gegenwart.

Das Cabrio jedenfalls, das an diesem Ausflugstag vor mir stand, hatte nicht das Geringste mit dem Ford Mustang aus dem Video zu tun, der Freiheit suggeriert. Im Gegenteil: Es handelte sich um einen dunkelgrünen Opel Cascada. Ausgerechnet ein Opel! Wo ich doch in Zuffenhausen aufgewachsen bin. Wo also war nur der Porsche?

Auf der Homepage des Konzerns heißt es, der Cascada überzeuge durch seine hochwertige Ausstattung und Verarbeitung, ebenso wie durch sein kraftvolles, dynamisches Design. „Der Opel Cascada liebt alle Jahreszeiten.“ Und: „Er ist für jedes Abenteuer bereit.“

Gemacht für den trägen Kunden, der in der Tiefe seines Herzens abenteuerfeige ist, muss so ein Auto ja vor allem eines bieten: Komfort. Tur der Opel Cascada auch, der selbst bei 220 Kilometern in der Stunde beinahe geräuschlos vor sich hin rast. An

uns vorbei fliegen Wald, Wiesen, Hügel – alles unter 2000 Metern sind für mich keine Berge. Wir fahren mit geschlossenem Dach, schließlich sind wir nicht in Kalifornien, außerdem hat sich die nach Deutschland verirrte Hitze schon wieder verabschiedet. Klar, die Pfalz ist wirklich wunderschön, diese harmonisch dahingleitende Landschaft, die blitzblanken Weindörfer, die mit Reben überzogenen Hänge, das Romantische. Alles hat scheinbar seine natürliche Ordnung.

Für ein gepflegtes Picknick taugte unser Auto als Transportmittel bestens. Um noch einmal den Komforttext des Herstellers zu zitieren: „Elegantes Premium Stoffverdeck mit Akustik- und Wärmedämmung, überragende Karosseriefestigkeit und Fahrwerktechnik, zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, ausgezeichnete passive Sicherheit.“ Blättert man kurz im Duden nach, um sich der eigentlichen Bedeutung des inflationär gebrauchten Abenteuerbegriffs zu vergewissern, stößt man auf folgende Definition: „Mit einem außergewöhnlichen, erregenden Geschehen verbundene gefährvolle Situation, die jemand zu bestehen hat.“ Um es kurz zu machen: Mit Abenteuer hat der Opel Cascada etwa so viel zu tun wie ein Bausparvertrag mit Hybridanleihen.

Ich war heilfroh, dass ich wenigstens schalten konnte. Zudem passte alles mühelos in den Kofferraum: Picknickkorb, Decke, Getränke sowie die vielen Köstlichkeiten. Das letzte Mal, dass ich beruflich ein Auto geliehen habe, liegt schon etliche Jahre zurück. Es war in Sofia bei einer einheimischen Verleihfirma, die Automarke ist mir entfallen, ich weiß nur noch, dass der Wagen am besten funktionierte, wenn man hart mit ihm umging, was neben beherztem Gasgeben und Bremsen auch bedeutet, dass man, um den Tank zu öffnen, kräftig dagegen treten musste. Das hätte



unserem Cabrio gar nicht gefallen. Diese Vorsicht im Umgang mit einem Auto nicht gewöhnt, würgte ich den Opel zwei, drei Mal ab, was sofort Hupkonzerte hervorrief. In Bulgarien ist mir eine solche Peinlichkeit kein einziges Mal unterlaufen.

Wir bogen schließlich Richtung Deidesheim ab, durchquerten den Ort, der kaum 4000 Einwohner hat, und folgten einer Schotterstraße den Hügel hinauf, bis zum Paradiesgarten, einer Weinlage der Gemeinde in Waldnähe. Über den Himmel zogen dunkle Wolken, der Wind frische auf. Wir hätten uns an dem Tisch zu Füßen der steinernen Eva, ohne die so ein Paradiesgarten undenkbar ist, niederlassen können, doch wir bevorzugten den Boden, der so wertvolle Trauben hervorbringt. Und da saßen wir also zwischen all den Reben, während unser Blick in die Ferne schweifte. Auto und Picknick passen jedenfalls hervorragend zueinander, und das Wetter hielt auch.

Nicht jeder Ausflug muss schließlich mit einem Badeabenteuer enden – aber mancher eben schon. *Melanie Mühl*

Ein Bett im Weinberg: Melanie Mühl, Diana von Kopp und Cascada von Opel erholen sich unter den Augen von Eva im Paradiesgarten von Deidesheim.

Der schnelle Weg zum Lieblingswein

Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, Ihren Lieblingswein zu malen? Welche Farben würden Sie verwenden? Vielleicht Grün und Gelb? Dann mögen Sie vermutlich Riesling besonders gern, mit einer leichten, frischen Säure. Diese Geschmacksvorliebe würde Ihnen jedenfalls Martin Darting attestieren, Sensorik-Fachmann, Sommelier, ausgebildeter Winzer und Begründer der Methode des sensorischen Weinbildes. Wir treffen ihn in Deidesheim, auf der Terrasse des Ketschauer Hofes, denn hier unterrichtet er regelmäßig Sensorik und Weinkunde. Der gebürtige Pfälzer trägt dunkelblaue Jeans, ein weißes Hemd und unter dem Arm einen Stapel Bilder. Man kann ihn sich gut in einem angesagten Weinlokal in Berlin-Mitte vorstellen. Während er uns kräftig die Hände schüttelt, beginnen seine Augen zu leuchten, was natürlich weniger an uns liegt als vielmehr an seinem Lieblingsthema: dem Wein. Geschmäcker, sagt

er gleich zu Beginn, seien ja kulturell verschieden: Der Deutsche mag es lieber süß im Abgang, für Italiener darf es eine leicht bittere Note sein. Vieles hänge mit Erziehung und Gewohnheiten zusammen, deshalb plädiert er dafür, beim Einstieg auf qualitativ hochwertige Weine zu setzen. Beschämt denke ich an meinen Einstiegswein, einen Rotwein aus dem Tetrapack. Wir hatten dafür unser Taschengeld zusammenggelegt – und für die Cola, mit der wir ihn mixten. Teenagerkram eben. Als hätte er meine Gedanken erraten, beteuert Darting: „Geschmack kann man lernen.“ Wichtig sei vor allem, die eigenen Präferenzen kennenzulernen.

„Für jeden Menschen“, sagt Darting, „gibt es den passenden Wein, man muss ihn nur finden.“ Er malt Bilder, die Inhaltsstoffe und Aroma bestimmter Weine in Farbkombinationen übersetzen. Die Idee dahinter: „Der Kunde weiß bei dem riesigen Angebot ja gar nicht, nach welcher Flasche er greifen soll, wenn er einen schönen Wein sucht.“ Wir nicken und sehen uns in Gedanken endlose Regalreihen abschreiten.

Meistens kauft man dann irgendwas, weil Flaschenform, Etikett und Preis attraktiv wirken. Mit dem Inhalt verhält es sich wie mit chinesischen Glückskekse – man lässt sich überraschen.

Ginge es nach Darting, wäre damit Schluss. Für jeden Wein lasse sich ein Etikett malen, auf dem die Inhaltsstoffe farblich präzise abgebildet seien. Sofort legt er eine Reihe von Bildern auf den Tisch, die an Kreativitätskurse an der Volkshochschule erinnern. „Ich bin kein Künstler“, sagt Darting, „ich bin Synästhet und male Aromen.“ Synästhesie ist ein Phänomen,



Wie schmecken Grün und Gelb? Sommelier Martin Darting lehrt Sensorik und Weinkunde.

bei dem Betroffene unter anderem Sinneswahrnehmungen wie Gerüche, Töne und Geschmack mit Farbwahrnehmungen verknüpfen. Neurobiologische Untersuchungen ergaben, dass Gehirne von Synästheten besser vernetzt sind. Das führt zu der Vermutung, dass Synästhesie trainiert werden kann, ähnlich wie eine Lernstrategie, bei der Lerninhalte mit zusätzlichen Informationen verknüpft werden. Für Darting steht das außer Frage. Er behauptet, dass 80 Prozent der Menschen die Fähigkeit zu dieser Wahrnehmung besitzen – nur der Zugang dazu sei verschüttet.

Er legt uns Farbtafeln auf den Tisch, denen wir Geschmacksnuancen zuordnen sollen. Rot steht für süß, Grün für säuerlich. Dann wird es schon schwieriger: mineralisch, adstringent und bitter sind auf jeden Fall dunkler, ob anthrazitfarben, blau oder braun, da waren wir uns nicht einig. Die Idee dahinter wird schnell klar. Wer Weine mit einer frischen Säure mag, greift eben zum grün-gelben Etikett und wird mit Verblüffung feststellen, dass der Wein den eigenen Vorlieben entspricht. Auch haptische Verlaufsempfindungen lassen sich farblich darstellen. Süße wird beispielsweise mit geringerer Intensität empfunden als Säure, dafür aber länger. Mineralität entwickelt sich recht spät, dafür mit ausgeprägter Intensität.

Wein wahrzunehmen bedeutet ihn durch seine Inhaltsstoffe zu erkennen – visuell, gustatorisch, haptisch, olfaktorisch. Mehr als 90 Prozent des Geschmacks werden mit der Nase wahrgenommen. Einen Wein erkennt man am Aroma – allein in einer Traube stecken etwa 1000 Aromastoffe. Sonne, Boden, Terroir, Mikroklima sind wichtige Faktoren für die Bildung des Aromas – und die Kunst des Winzers.

Auf dem Weg zum Traditions-Weingut Bassermann-Jordan fahren wir durch enge Gassen, an Sandsteinmauern entlang, von denen Lavendelbüsche und pinkfarbene Blüten der Kletterrosen herabhängen. An Feigenbäumen, Steinobsthecken und langen Reihen mit Rebstöcken vorbei windet sich der Weg hinauf zum Wald, in dem in hellem Gelb die Blütenstände der Esskastanien leuchten: Das Gebiet heißt Paradiesgarten. Gunther Hauck, Geschäftsführer des Weinguts, blickt zufrieden über die weite Rheinebene. „Wo gibt es das schon noch?“, fragt er und preist die Einmaligkeit der Lage. Das Wichtigste sei, den Weinberg für die nachfolgenden Generationen zu erhalten, deswegen auch der bio-dynamische Anbau. Wir schauen verutzt auf das Etikett, auf dem dieser Hinweis fehlt. Künftig müsse man es wohl draufschreiben, sagt Hauck, aber für einen Qualitätswinzer sei Bio eine Selbstverständlichkeit.

Aber warum verzichtet er freiwillig auf ein gewinnträchtiges Verkaufsargument? Die Antwort ist ausweichend. Im Weinbau, so scheint es, herrscht, wenn es sich um Bio dreht, noch immer das Bild vom esoterisch geprägten Juteträger vor, dem der Sinn vor allem nach Wildwuchs steht. Dabei sind die Rebflächen im Paradiesgarten akribisch gepflegt. Die Reihen sind sauber geharkt und mit Kräutern bepflanzt, die dem Boden Stickstoff und Mineralien zurückgeben. Fahrzeuge versprühen Düngemittel, Brennnessel- und Schachtelhalm, sagt Hauck, manchmal sogar Backpulver. „Gerade im Bio-Anbau wird viel gespritzt, aber nur natürliche Sachen.“

Darauf nehmen wir gleich noch einen Schluck von dem wunderbaren Riesling. Das passende Etikett entsteht sogleich vor dem inneren Auge. Aber malen? Dann doch lieber trinken. *Diana von Kopp*

Der Malecón verwandelt sich abends ins Wohnzimmer der Habaneros – so steht es im Reiseführer. Das zieht die Touristen auf die Uferpromenade. Alle 50 Meter spielt eine Salsa-Band, selbsternannte Stadtführer wollen Spaziergänger zum besten Club Havanas bringen. Nur ein paar Angler kümmern das alles nicht.



Dem strengen Blick des jungen Che kann man auf der Insel kaum enttrinnen. In Santa Clara wandeln Touristen auf seinen Spuren und vergessen dabei, dass jeden Monat Dissidenten in seinem Namen verhaftet werden. Die Kinder der Grundschule „Guerrillero Heroico“ lernen das erst gar nicht.



Grüße aus



In Kuba bricht eine neue Zeit an – auch auf den Straßen.

Von Helene Bubrowski
Fotos Helene Volkensfeld



Der Bus vom Parque Central fährt 20 Minuten nach Osten, vorbei am Estadio Panamericano, nach Santa Maria del Mar. Hinter einer kleinen Düne liegt ein perfekter Strand: weißer Sand, Kokospalmen und türkisblaues Wasser. Hier verbringen kubanische Familien die Sonntage.



Manuel und Ophelia servieren zum Frühstück vor allem Obst, ein bisschen Weißbrot und ein Omelette. Reisende aus Kanada oder Europa zu beherbergen bringt dem Ehepaar mehr Geld als ihr Beamtenjob – und zwar konvertible Touristenpesos, nicht staatliches Spielgeld.

Durch die Straßen Havannas cruisen quietschgrüne Cadillacs mit pompöser Heckflosse, rosa-weiße Chevrolets und blaue Fords. Die Schlitten aus den Fünfzigern sind Touristenattraktion und Fortbewegungsmittel zugleich – wenn auch kein sonderlich komfortables.



Felicitaciones! Korso im Fairlane 500 über den Malecón: Bei jedem Überholmanöver jauchzt das Hochzeitspaar auf und krallt die Hände in die Rückenlehne. In der Kirche heiraten die wenigsten Kubaner, die Zeremonie ist meist nur ein schlichter Behördengang.



Habana Vieja, das Zentrum der Hauptstadt, zählt seit 1981 zum Weltkulturerbe. Die Regierung ließ die Prachtbauten aus vorrevolutionärer Zeit trotzdem weiter verkommen. Das änderte sich erst Ende der neunziger Jahre. Der koloniale Bau gegenüber dem Capitolio ist aber noch immer einsturzgefährdet.

Schminken auf Rädern

Um morgens ein paar Minuten im Bad zu sparen, werden Autos zu Beautysalons. Dafür stresst man sich zwischen zwei Ampelphasen. Eine Testfahrt. Von Jennifer Wiebking

gut, dass da am Straßenrand ein Auto parkt. Schräg dahinter kommen die ersten Wagen zum Stehen, setzen links den Blinker und lassen die Autos auf der Gegenrichtung durchfahren. Zeit, um schon mal alles Wichtige aus der Tasche zu kramen. Also nicht das Handy, sondern Feuchtigkeitscreme, Mascara, Rouge, Lipbalm, Lippenstift, Kajalstift. Man ist an diesem Montagmorgen ja blass und ungeschminkt ins Auto gestiegen. Zum Test, ob das überhaupt geht, mit dem Schminken auf dem Weg von A nach B, portioniert auf jede Ampelphase und jedes bisschen Stop and Go. Aber ist das vielleicht ein erstes schlechtes Zeichen? Die Lücke zum Vordermann wird schon wieder größer. Statt sich auf die Beautyprodukte zu konzentrieren, die auf dem Beifahrersitz verteilt liegen, muss man aufschließen und am geparkten Auto vorbeifahren.

Es gibt Menschen, die sagen, sie schaffen es nicht, morgens Zeitung zu lesen. Zu frühstücken. Sich zu schminken. Man ist dann jedes Mal überrascht, dass es diese Leute überhaupt auf die Reihe bekommen aufzustehen, dass sie ihr Leben nicht einfach vom Bett aus organisieren. Ein Glück für die Menschheit, dass es viele zumindest bis ins Auto schaffen. Man sieht solche Leute zum Beispiel auf den Autobahnen von Los Angeles, einer der schlimmsten Stau-Städte der Welt. Dort schminken sich Frauen nicht nur im Auto, manche föhnen sich sogar die Haare. In Frankfurt, Pendlerstadt Nummer eins in Deutschland, haben viele Männer ihr Leben schon so weit optimiert, dass sie sich im Auto rasieren. Dabei spricht eigentlich alles gegen solche Kunststücke, abgesehen von der kurzen Zeiterparnis. Es ist eng, der Spiegel zeigt nur einen Ausschnitt des Gesichts, man hat keine Ruhe – und man ist abgelenkt. In einer Umfrage der Kraftfahrzeug-Versicherung DA Direkt landete Körperpflege im Auto auf Platz sechs der häufigsten Ablenkungen im Auto. 23 Prozent der befragten deutschen Autofahrer gaben an, dass sie sich hinter dem Steuer schminken, rasieren oder wie auch immer schön machen. Genauso viele finden Kinder störend oder lassen sich von Tieren ablenken (21 Prozent) oder vom Rauchen (18 Prozent). Immerhin: Mit dem Smartphone hantieren 46 Prozent der Befragten.

Auch das Allianz Zentrum für Technik hat sich in einer Ablenkungsstudie 2012 mit „clothing und bodycare“ beschäftigt. Und siehe da: Das Auto wird morgens zum Beautysalon auf Rädern. 27,5 Prozent aller Autofahrer bestätigen, dass sie sich mit ihrem Äußeren beschäftigen, wenn sie eigentlich auf die Straße achten müssten. Mit den Knien zu lenken und sich dabei zu schminken ist tatsächlich stressig.

Schon der Gedanke daran, was man alles auf engem Raum und in kurzer Zeit erledigen soll, versetzt einen in Unruhe. Dabei ist das Auftragen von Feuchtigkeitscreme und Lipbalm an Ampel Nummer eins im Vergleich zum Rest keine Kür. Zumindest ist bis Ampel Nummer zwei genug Zeit verstrichen, dass die Pflege einziehen kann. Jetzt geht es ans Rouge. Ob das auf die Entfernung gut aussieht? Hinter dem Sonnenblendenspiegel hat man da nicht so den Überblick. Zugleich auf die Straße zu achten ist eh nicht möglich. „Die Leute ziehen die Ablenkung durch das Schminken mit in die Momente, in denen sie auf die Straße schauen“, sagt Jörg Kubitzki, Unfallforscher im Allianz Zentrum für Technik. Das mache es so gefährlich, sich am Steuer schön zu machen. „Die Leute glauben, sie seien sicher, weil sie immer mal wieder den Blick auf die Straße richten, dann in den Schminkspiegel, dann wieder auf die Straße. Aber mit den Gedanken bleiben sie beim Schminken.“

Im Stau ist jetzt Zeit für Mascara. Blöderweise blendet die Sonne, wenn man hochschaut, um die Wimpern zu tuschen. Von hinten wird gehupt, es geht weiter. Man kennt das vom Smartphone, von der Annahme, man könnte die Mail schnell an der Ampel beantworten. Klappert aber meist nicht.

Natürlich ist vor allem das Smartphone daran schuld, dass Multi-Tasking heute im Alltag so eine große Rolle spielt. Unfallforscher Kubitzki nennt solche Geräte *nomadic devices*. „Die ständige Verfügbarkeit der mo-

bilien Geräte und Dienste und die Tatsache, dass sich andere im Auto auch sehr oft mit ihren Smartphones beschäftigen, führt dazu, dass man sich sicher fühlt, wenn man selbst hin und wieder das Handy benutzt.“ Und dann eben zusätzlich den Mascara auspackt. Apropos, zweiter Versuch, die Wimpern zu tuschen. Jetzt geht's.

Eigentlich ist das kein Erfolgserlebnis. Je mehr sich in jeder freien Minute mobil regeln lässt, umso mehr dürften wir es verlieren zu warten und einfach mal im Stau auf die Straße zu starren. „Heute steigt ein junger Mensch ins Auto und ist mental bei der Frage, was wohl an neuen Nachrichten hereingekommen sein könnte“, sagt Kubitzki. Allein daran zu denken lenke schon ab. So verhält es sich auch mit dem Gedanken an den Lippenstift, den man noch auftragen muss.

Auf der Straße ist jetzt dichter Berufsverkehr, immer wieder Stau. Zeit, zur Königsdisziplin beim Schminken im Auto anzusetzen, dem Kajalstift. An der nächsten roten Ampel ist es so weit. Ruhe, alles steht. Ein Auge, das zweite. Blöderweise gibt es hier eine Ampel für Rechtsabbieger, und die springt jetzt auf Grün. Wieder fahren vor einem alle Autos ab. Großes Geheupe. Das Kajal-Experiment: gescheitert.

„Die Leute erliegen der Illusion, mehrere Dinge gleichzeitig auszuführen“, sagt Kulturwissenschaftler Stefan Rieger, der sich mit dem Phänomen historisch beschäftigt. Hinter dem Versuch, Dinge parallel zu erledigen, stehe eine Tradition, die bis in die Antike zurückreiche. „Das sind Spiele der Identität. Schon damals haben Menschen sich in ver-

schiedene Instanzen zerlegt, um unabhängig mit diesen verschiedenen Instanzen Dinge parallel betreiben zu können und so als besonders effektiv dazustehen.“ Ganz nach dem Prinzip: Ich bin mehrere. „Das war eine regelrechte Schaukunst“, sagt Rieger. „Zum Beispiel auf dem Kopf zu stehen, Rechenaufgaben zu lösen und zugleich Konversation zu betreiben.“

Heute zerteile man sich vor allem an Schauplätzen, die etwas mit Medien oder Transportmitteln zu tun haben. „Da sind so viele verschiedene Funktionen eingebaut, dass es die Menschen in die Situation bringt, alle zugleich nutzen zu wollen. Die Leute denken zunehmend, dass sie sich mit aller Gewalt ökonomisieren müssen – sich schnell im Auto vor dem Sonnenblendenspiegel schön machen zum Beispiel.“

Das Problem dabei ist: Man verliert dann nicht nur den Überblick über die Straße, sondern auch über die Korrespondenz auf dem Smartphone. Man ist ja zum Beispiel mit dem Lippenstift beschäftigt, dem letzten Schritt. Das Ergebnis des Schminkens ist mehr schlecht als recht.

„Viele Leute gefallen sich in diesem überdrehten Modus“, sagt Rieger. Die Botschaft: Ich bin zu gefragt, zu beschäftigt, um meine Zeit mit Nebensächlichkeiten zu verschwenden! „Es geht darum zu signalisieren, dass man nicht so verpöft ist, morgens eine halbe Stunde im Bad zu verbringen und dann eine Stunde lang zu frühstücken“, sagt Rieger. Stattdessen geht es ab ins Auto. Nur wirkt man so auf gewisse Weise ziemlich lächerlich.





Servolenkung?
Wer mit dem
112 Jahre alten
Opel-Rennwagen
durch den Taunus
kurvt, der weiß,
woher der Begriff
„Kraftfahrer“ stammt.

Fahr away

Auf den Spuren des
ersten großen Autorennens
in Deutschland – mit
einem Opel-Rennwagen
von 1903.

Von Thomas Geiger

Die Laune Ihrer Majestät war bestens. Kaiserwetter im Taunus. Die für 95.000 Goldmark neu errichtete Tribüne war bis auf den letzten der 2500 Plätze besetzt. Entlang der Strecke standen Hunderttausende, als Kaiser Wilhelm II. am 17. Juni 1904 vor den Toren der Saalburg das 5. Gordon-Bennett-Rennen startete. Erstmals ausgetragen wurde es 1900, zum Beweis des technischen Fortschritts und der Haltbarkeit des Automobils. Bei der vierten Auflage des Rennens im Jahr zuvor hatte der Belgier Camille Jenatzy in Irland mit einem 60-PS-Mercedes für Deutschland den Wanderpokal „zur Erweckung und Ermunterung des Automobil-Rennsports“ gewonnen, gestiftet vom Herausgeber des „New York Herald“. Damit hatte Jenatzy dem Kaiserreich auch die nächste Austragung gesichert – es wurde das erste internationale Autorennen auf deutschem Boden.

Dass der Cup nun ausgerechnet im Taunus ausgefahren wurde, war eine Laune Ihrer Majestät. Der Kaiser brachte den Sommer im Landgrafenschloss zu Bad Homburg und war deshalb für das Werben des Bürgermeisters höchst empfänglich. Gut gestimmt und gebührend bewundert von mehr als 3000 internationalen Gästen schickte Wilhelm II. die 18 Rennwagen von der Kaiserloge aus morgens um sieben Uhr auf den Rundkurs.

111 Jahre später ist die Stimmung angespannter. Statt Tribünen stehen am Start Bagger, der Gedenkstein ist kaum zu erreichen, und die Sache mit dem Auto ist auch

nicht ohne. Im Gedenken an Gordon Bennett verbietet sich die Tour mit einem modernen Sportwagen. Also sitzen wir in einem ähnlichen Rennwagen, wie ihn Fritz von Opel als einer der drei deutschen Teilnehmer 1904 an den Start gebracht hat. Nur dass unser Testwagen noch ein Jahr älter ist.

Einsteigen, anlassen, losfahren – daran war damals nicht zu denken. Wer den knapp zwei Liter großen Zweizylinder zum Laufen bringen wollte, musste ein ausgewie-



Volldampf voraus: Camille Jenatzy 1904 im Mercedes-Rennwagen

sener Maschinist sein. Man lässt ein paar Tropfen Benzin aus dem Vergaser rinnen, öffnet die Motorventile, kurbelt die zwei stehenden Zylinder einmal durch, schließt die Ventile wieder, stellt die Zündung ein und wirft sich mit aller Kraft in die Kurbel, die vorne aus dem Holzrahmen ragt. Wenn man kein Schwächling ist, genug Kondition hat und ein bisschen Glück, hat man das Gefährt nach fünf Minuten in Fahrt. Dabei ist der Opel ein modernes Auto: Der Rennwagen basiert auf dem Opel 10/12 PS, der ersten komplett eigenständig entwickelten Konstruktion aus Rüsselsheim, dessen Hinterradantrieb, der über eine Gelenkwelle geführt wird, absolut *en vogue* ist.

Wenn der Wagen mal in Gang ist, läuft er. Im Grunde muss man bei der Bedienung sonst auf nichts achten. Solange genug Treibstoff im Tank und ausreichend Öl in der Schmierung ist, muss man nur fahren – aber das ist oben auf dem klapprigen Holzgestell schon schwer genug.

Die Strecke orientiert sich nur in Teilen an der Originalroute über Usingen, Weilburg, Limburg, Neuhof, Idstein, Esch, Königstein, Oberursel und Bad Homburg. Zwei Wochen lang wurde die Strecke damals mit Westrumit vom Staub befreit, es wurden Kurven durch Überhöhungen entschärft, 20 Kilometer Fangzäune errichtet, 27 „Benzin- und Oelstationen“ in der tankstellenlosen Provinz eingerichtet. Elektrische Drähte für die Kontaktzeitnahme wurden in die Strecke eingelassen und 100 der modernsten und akkuratesten Chronometer der Zeit

beschafft. Das Ergebnis war, laut Programmheft des Deutschen Automobil-Clubs, die „denkbar beste“ Strecke: „Die Landschaft, durch die sich die Strassen der 137,5 km langen Strecke hinziehen, ist ausserordentlich schön. Die Strassenoberfläche ist äusserst hart. 7-11 Meter breit, von keiner einzigen Wasserrast überkreuzt und spiegelglatt. Die Dorfstrassen sind zumeist erträglich, wenn auch für volle Fahrt nicht geeignet, was eher von Nutzen, als von Schaden ist.“



Echte Handarbeit: Der Opel verlangt den ganzen Mann.

Der Vorjahressieger Jenatzy und sein französischer Erzrivale Léon Théry fuhrten die Runde vier Mal und kamen am Ende auf mehr als 500 Wertungskilometer. 111 Jahre später gibt es für den weißen Rennwagen einen gekürzten Schonkurs – es ist schließlich der drittälteste Oldtimer und der erste Sportwagen in der Opel-Sammlung. Und auch wenn das Auto frisch restauriert wurde, gut in Schuss ist und alle paar Monate raus darf in die Welt, will es mit Sorgfalt und Sanftmut bewegt werden. Wer im offenen Geleige unter den Füßen sieht, wie wirkungslos die Bremse an der Kardanwelle schabst, will sich gar nicht vorstellen, wie man mit dem Rennwagen heil von der Saalburg hinab kommen soll.

Es ist eine Plackerei, den Wagen nur auf der Straße zu halten. Erst recht, wenn man als verweichlichter Autofahrer des 21. Jahrhunderts Servolenkung, Luftfederung und Automatikgetriebe gewohnt ist. Wer ein paar Kurven lang an dem dicken Holzlenkrad gedreht, die schlanken Pedale getreten und den schweren Bremshebel gezogen hat, der spürt an den schwierigen Händen und den brennenden Muskeln, warum man den Menschen am Steuer früher „Kraftfahrer“ genannt hat. Vor allem wächst der Respekt vor Männern wie Jenatzy, Théry und Opel, die vor 111 Jahren in atemberaubendem Tempo durch den Taunus schossen. Während sie in den Städten von 115 Fahrradfahrern, Vorläufern der modernen Safetycars, auf ein beherrschbares Tempo gebremst wurden, erreichten sie in den bis zu 90 PS starken Rennwagen über Land Geschwindigkeiten von 160 Kilometern pro Stunde.

Es musste viel zusammen passen, wenn man das Rennen gewinnen wollte, das wusste auch der Veranstalter: „Es ergibt sich, dass die Beschaffenheit der Taunus-Rennstrecke als Sieger nur einen Wagen durchkommen lässt, der in sich grosse motorische Kraft, höchst soliden Bau mit augenblicklich funktionierendem Anfahr- und Abstoppvermögen vereinigt und der von einem ausserordentlich gewiegten und kaltblütigen Fahrer gesteuert wird.“ Und der Sieger musste aus einem weiteren Grund stark sein: Der Pokal aus massivem Silber, der den Genius des Fortschritts am Steuer eines offenen Motorwagens und davor die wartende Siegesgöttin zeigt, wog 17 Kilogramm.

Auf dem viel zu engen offenen Bock des Wagens gerät man schnell ins Schwitzen. Dass einen nichts und niemand vor der Zugluft schützt, ist an einem heißen Sommertag auch keine große Erfrischung – mit den mageren zwölf PS schafft man nicht mehr als 70 Sachen. Schon nach ein paar Minuten schmerzt bei der Fahrerei jeder Knochen. Erst als der Zweisitzer vom Asphalt runter ist und auf geschotterten Feldwegen durch den Taunus kreuzt, wird die Sache leichter. Ohne Traktionskontrolle freut man sich fast ein wenig über den Schlupf zwischen den Pneumatikreifen auf den filigranen Speichenrädern und der Fahrbahn, weil man dann auch mal ohne Bocksprünge anfahren kann.

Ihrer Majestät mag es am Ende dieses traumhaften Juni-Tages 1904 die Laune verhagelt haben, als der Franzose Théry mit elf Minuten Vorsprung und einem Durchschnitt von knapp 90 Kilometer pro Stunde als erster zurück zur Saalburg kam und die großdeutsche Selbstdarstellung ausfiel. Fritz von Opel war wahrscheinlich noch enttäuschter – sein Opel-Darracq fiel bereits nach acht Kilometern mit einem Kardanbruch aus. 111 Jahre später läuft der Rennwagen aus Rüsselsheim wie ein Uhrwerk. Und man fühlt sich schon ziemlich majestätisch, als der Tag im Geist von Gestern zu Ende geht und der Veteran auf dem Hänger zurück in die historische Sammlung gefahren wird. Es war ein kaiserliches Vergnügen. ◀



Rpzl? Klingt zunächst kryptisch. Hat aber Sinn, wenn man weiß, dass die Konsonanten-Kombination für Rapunzel steht und in der Stadt der Abkürzungen beheimatet ist, in New York. Ach ja, und weil man bei Rpzl Haarverlängerungen ohne Termin und im Expressgang bekommt.

Ferien I

Wer sich heute allein oder zu zweit entspannen möchte, macht immer öfter nicht einfach Urlaub, sondern einen Retreat. Mit dem Buchungsportal we-treat.de ist man da schon fast am Ziel.



Hinter „Superdrink“ aus München steht unter anderem ein Pharmazet. Das süße Getränk soll ja Kater bekämpfen.



Natasha Zinko macht Kleider für Frauen, die ihr Äußeres gerne mit einem modischen Augenzwinkern versehen.



Wer weiß, ob es sich bei der Option Flüssignahrung wirklich um die Zukunft des Essens handelt. Aber zumindest ist man mit Huel den ganzen Tag über versorgt.



Kuhmilch hat mittlerweile einen schlechteren Ruf als Schokolade. Also kann die auch aus Schafmilch sein.

Väter von heute ...

Nicht alle chinesischen Eltern triezten ihre Kinder bis zum Gehtnichtmehr. Oder besser gesagt, nicht beide Hälften eines Elternpaares. Neben den „Tiger Mums“ machen jetzt die gutmütigeren „Cat Dads“ von sich reden, die zu wissen meinen, wie viel Stress sie ihrem Nachwuchs (und sich selbst) zumuten können. Passenderweise gehen sie in ihrer Rolle auch nicht in einem Sachbuch auf – wir erinnern uns an „Die Mutter des Erfolgs“ von Amy Chua aus dem Jahr 2011. Dem Thema widmet sich stattdessen eine Serie im chinesischen Fernsehen.



Väter von heute haben hierzulande ein anderes Verhältnis zur Kinderbetreuung als früher. Auf ihr Skateboard (von Longboardstroller) müssen sie trotzdem nicht verzichten.



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



Warnung vor dem Sonnenbrand: Dieser Sensor (Spinali) verhindert ihn, indem er sich mit dem Smartphone verbindet. Man trägt ihn am Bikini. Und wenn die Haut nicht mehr geschützt ist, schlägt das Handy Alarm.

Ferien II

Weil es auf der Hochzeit so nett war und Eltern und Kinder sowieso wieder gemeinsam verreisen, bieten einige Reiseveranstalter statt Honeymoon-Urlauben jetzt sogenannte „Familymoons“ an. Das dürfte dann der letzte Urlaub im Leben mit den (Schwieger-)Eltern sein.



Ein neuer Monat, ein neues britisches Schuhlabel, das Aufmerksamkeit bekommt: In den High Heels von Chelsea Paris sieht jeder schmerzende Schritt toll aus.



Eine Art mediterraner Weber-Grill: Pizza aus der Rocbox soll wirklich so schmecken wie beim Italiener.



Statt mit Nadeln oder anderen Werkzeugen werden die Teppiche von Mariemeers aus Brandenburg ausschließlich von Hand gekoppelt.

FOTOS: ALEX SANSBURY, HERSTELLER (8)



SO SPANNEND KANN ENTSPANNUNG SEIN.

IHR KOPF KANN WAS ERLEBEN.

Frankfurter Allgemeine
**SONNTAGS
ZEITUNG**

* 6 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkhöchstpreis 42 Cent pro Minute.

„AUTOS BEWEGEN MICH IN JEDER HINSICHT“

Unter **Gorden Wagener** hat Mercedes-Benz zu neuen Linien gefunden. Anfangs gefielen sie nicht jedem, doch der Erfolg bestätigte seinen Weg. Der sympathische Typ, der 1968 in Essen geboren wurde, wirkt wie ein großer Junge. Nach dem Studium des Industrial Design an der Universität Essen konzentrierte er sich am Royal College of Art in London auf Transportation Design. Bevor er im Jahr 1997 zu Mercedes-Benz kam, war er für Volkswagen, Mazda und General Motors tätig. Seit 2008 leitet er das Design von Daimler.



Was essen Sie zum Frühstück?

Ich frühstücke gar nicht, denn ich habe morgens immer wenig Zeit.

Wo kaufen Sie Ihre Kleidung ein?

Business-Kleidung bei unserem Kooperationspartner Boss, das steht mir ganz gut. Privat meist in Amerika bei Neiman Marcus, weil die alle gängigen Designer an einem Ort haben.

Hebt es Ihre Stimmung, wenn Sie einkaufen?

Im Supermarkt einkaufen nicht, aber bei Boss schon.

Was ist das älteste Kleidungsstück in Ihrem Schrank?

Ich bin da nicht so sentimental. Als Designer habe ich immer das Neueste im Schrank. Das Alte kommt immer ziemlich schnell weg. Ich habe eigentlich keine alten Kleidungsstücke im Schrank.

Was war Ihre größte Modesünde?

Hatte ich eigentlich auch keine, denn als Designer kann man immer sichergehen, mit schwarz/schwarz perfekt angezogen zu sein.

Tragen Sie zu Hause Jogginghosen?

Ja, wenn ich joggen gehe.

Haben Sie Stil-Vorbilder?

Nee, ich bin ja selber stilprägend.

Haben Sie jemals ein Kleidungs- oder Möbelstück selbst gemacht?

Ja, Möbel habe ich während des Studiums gebaut.

Besitzen Sie ein komplettes Service?

Ja, klar, logisch.

Mit welchem selbst zubereiteten Essen konnten Sie schon Freunde beeindrucken?

Spaghetti Bolognese, das lieben meine Kinder.

Welche Zeitungen und Magazine lesen Sie?

Außer der F.A.Z.: Auto- und Design-Magazine, das Surfer Magazine.

Welche Websites und Blogs lesen Sie?

Blogs lese ich gar nicht, Websites gibt es viele: Car Design News, dann natürlich die gängigen Nachrichtenseiten, um aktuell informiert zu sein.

Wann haben Sie zuletzt handschriftlich einen Brief verfasst?

Ich schreibe immer die Geburtstagswünsche an meine Mitarbeiter handschriftlich.

Welches Buch hat Sie am meisten beeindruckt?

Ich bin keine große Leserratte. Naturgemäß schaue ich mir immer Bilder an. Ich brauche bestimmt zwei Jahre für ein Buch, aber früher habe ich viel die Existentialisten gelesen: Camus und Sartre.

Ihre Lieblingsvornamen?

Die meiner Kinder.

Ihr Lieblingsfilm?

„Star Wars“ finde ich sehr cool. Ich liebe Special Effects, Science Fiction.

Fühlen Sie sich mit oder ohne Auto freier?

Mit Auto natürlich freier, das bewegt mich in jeglicher Hinsicht.

Tragen Sie eine Uhr?

Ja, Mercedes Chrono. In Roségold, mit Krokroarmband.

Tragen Sie Schmuck?

Meinen Ehering.

Haben Sie einen Lieblingsduft?

Ja, den meiner Frau. Ich weiß nicht, wie der heißt, aber sie riecht gut.

Was ist Ihr größtes Talent?

Manche sagen: Autodesign.

Was ist Ihre größte Schwäche?

Vielleicht, dass ich nicht immer ganz diplomatisch bin.

Womit kann man Ihnen eine Freude machen?

Mit Zeit, die ich mit meiner Familie verbringen kann.

Was ist Ihr bestes Smalltalk-Thema?

Autodesign, da kann ich am besten drüber reden. Surfen auch: Wie sind die Wellen heute? Aber das geht nur am Strand.

Sind Sie abergläubisch?

Nein.

Wo haben Sie Ihren schönsten Urlaub verbracht?

Am schönsten ist es für mich immer in Kalifornien.

Wo verbringen Sie Ihren nächsten Urlaub?

In Kalifornien.

Was trinken Sie zum Abendessen?

Ein Glas guten Rotwein, vorzugsweise einen Cabernet Sauvignon aus Napa Valley.

Aufgezeichnet von Holger Appel.

FOTO DANKLER AG



Knirps



For any weather.
Since 1928.

www.knirps.com

HISTORY AND HEROES.



LUMINOR SUBMERSIBLE 1950
3 DAYS CHRONO FLYBACK
AUTOMATIC TITANIO (REF. 615)

PANERAI
LABORATORIO DI IDEE.

PANERAI BOUTIQUE

MÜNCHEN - Maximilianstraße 31, 80539 - Tel + 49 (0)89 20 30 30 96

PANERAI.COM