

Frankfurter Allgemeine

magazin

AUGUST 2016



**AUTOS
AM
NABEL**

**MODE VON
MORGEN BEI
MASERATI**

**BMW-CHEF
KRÜGER IM
INTERVIEW**

**ZU BESUCH
BEI KOHLS
CHAUFFEUR**



Für Weltenbummler, Präsentationen-Bauer und Filmliebhaber

Ein Tablet, wenn Sie es möchten. Ein Notebook, wenn Sie es brauchen.

Mit einem 2in1-Gerät, in dem ein leistungsstarker Intel® Core™ M-Prozessor steckt, erhalten Sie das Beste aus zwei Welten.

DAS BESTE, WAS IHREM BAD PASSIEREN KANN.

WASCHTISCHE VON KALDEWEI.

Mit den Waschtischen von KALDEWEI hält eine völlig neue Qualität Einzug in Ihr Bad. Faszinierend in der Form durch ikonengleiches Design, überlegen im Material durch einzigartiges KALDEWEI Stahl-Email. Entdecken Sie mehr auf kaldewei-waschtische.de





DESIGN: DISSING+WETTLING / LINDBERG - PATENTED



BY APPOINTMENT TO THE ROYAL DANISH COURT

L I N D B E R G 

SCHNELL SCHEITERN

An der Friedrich-Ebert-Anlage ging mir ein Licht auf: Ich wurde geblitzt. Stundenlang hatte ich auf einer Autofahrt darüber nachgedacht, was ich hier an wertvollen Erkenntnissen übers Autofahren mitzuteilen hätte. Denn in diesem Heft soll es um „individuelle Mobilität“ gehen, wie man das Ausleben seines Fahrtriebs ja auch gerne nennt. Als ich in Frankfurt einfuhr, war ich vermutlich so abgelenkt von meinen Gedanken, dass ich die Radarsäule vergaß, die mir eigentlich gut bekannt ist und mir sogar schon einmal einen Brief geschrieben hatte. Mit einem Mal wurde mir bewusst, dass das Autofahren natürlich auch von den Anti-Geschichten lebt, vom Gruß ans Getriebe, vom Abmurksen an der Ampel, vom Wetteifern um Knöllchenstories, vom Jägerlatein der Schnellstraße. In diesem Heft widmen wir dem Scheitern gleich zwei Doppelseiten: Elf Kollegen aus der Redaktion schildern, wie sie durch die Führerscheinprüfung fielen. Einer von ihnen schreibt nun sogar beruflich über Autos. Das Scheitern produktiv zu wenden, das ist fast schon eine Parabel aufs ganze Leben. Auch ich habe da eine Geschichte zu erzählen. Seit Beginn der Midlife-Crisis überweise ich jedes Jahr vierstellige Summen an die Straßenverkehrsämter. Ich will nicht damit angeben, dass ich gelegentlich die Geschwindigkeit übertrete (in der Schweiz geht das schnell und kostet viel), dass ich falsch parke und mein armes Auto öfters abgeschleppt wird. Das sind Fehler, und ich tue Buße. Aber die Laune verdirbt es mir nicht. Ich bereite damit sogar Mitmenschen eine Freude, zum Beispiel dem Wächter der Tiefgarage mit den abgeschleppten Autos an der Avenue Foch in Paris. Er war erfreut, als sich mal jemand nicht über die 170 Euro Abschleppgebühren beschwerte. (Ich hatte kurz an der Avenue Montaigne gegenüber von Dior geparkt.) Ein paar Wochen zuvor war mein Auto in Frankfurt abgeschleppt worden. Das machte rund 320 Euro, samt Strafzettel, aber ohne Taxifahrt zum Abschleppdienst in Preungesheim. Weil mir die Pariser Gebührenordnung plötzlich so menschlich erschien, verfiel ich im Untergrund des 16. Arrondissements in erleichtertes Gelächter. Und der unterirdische Wächter der individuellen Mobilität lachte so laut mit, dass es im Parkdeck widerhallte. Ist es nicht schön, so zu scheitern? *Alfons Kaiser*



Verantwortlicher Redakteur:
Dr. Alfons Kaiser

Redaktionelle Mitarbeit:
Holger Appel, Julia Bähr, Dr. Marco Dietzweiler, Timo Frisch, Markus Frühauf, Nina Hewelt, Thomas Klemm, Diana von Kopp, Freddy Langer, Dr. Eckart Lohse, Melanie Mühl, Dr. Reinhard Müller, Hans-Heinrich Pardey, Henning Peitsmeier, Frank Pergande, Susanne Preuß, Dr. Ulf von Rauchhaupt, Felicitas Rhan, Boris Schmidt, Peter-Philipp Schmitt, Dr. Tilman Speckeborn, Bernd Steinle, Ralf Weibrecht, Axel Wermeldörchen, Jennifer Wiebking, Maria Wiesner, Matthias Wyssuwa

Bildredaktion:
Christian Matthias Pohlert

Art-Direction:
Peter Breul

E-Mail Redaktion:
magazin@faz.de

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

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

Sofern Sie Artikel dieses Magazins nachdrucken, in Ihr Internet-Angebot oder in Ihr Intranet übernehmen, speichern oder per E-Mail versenden wollen, können Sie die erforderlichen Rechte bei der F.A.Z. GmbH erwerben unter www.faz-rechte.de. Auskünfte 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:
Ingo Müller

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

Produktionsleitung:
Andreas Gierth

Layout:
Verena Lindner, Oliver Schaffer

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

KPM
BERLIN
lab



Inspiziert von KPM Laborporzellanen

KÖNIGLICHE
PORZELLAN-MANUFAKTUR
BERLIN

WWW.KPM-BERLIN.COM



MARCO DETTWEILER freut sich jedes Jahr auf die Technikmessen wie ein Kind auf den vorweihnachtlichen Gang durch die Spielzeugabteilung. Noch mehr Spaß macht es dem Redakteur aus dem Ressort Technik & Motor aber, wenn er danach die Geräte in seinem Büro testen darf. Dann sieht man den promovierten Philosophen mit Espresso-tasse in der Hand, Kopfhörer auf den Ohren oder Smartwatch ums Handgelenk. Wenn Spätzlehobel, Standmixer oder Sous Vide ausprobiert werden, muss auch mal die heimische Küche herhalten. Technik hat für ihn keine Grenzen – wie man auf Seite 38 erkennt. Nur von Autos lässt er lieber die Finger.



BORIS SCHMIDT musste den Opel Rekord B mögen. Es war das erste Auto seines Vaters, der mit 37 Jahren den Führerschein gemacht hatte – nicht unüblich Mitte der sechziger Jahre, als Autos noch ein großes Abenteuer waren. Für Boris Schmidt sind sie das bis heute, ob sie aus Deutschland, Italien (Seite 22), England oder Schweden kommen. Der Redakteur und Autor mehrerer Bücher schreibt seit mehr als 25 Jahren für diese Zeitung über so ziemlich alles, was fährt und einen Motor hat. Nur der Führerschein mit 18 hat nicht auf Anhieb geklappt. (Seite 32)

FOTOS: SENNHEISER, PRIVAT, TROELS JEPSEN, WOLFGANG ELMES

MITARBEITER

OLAF WIPPERFÜRTH hat für dieses Heft eine Modestrecke mit technischem Flair aufgenommen: im Maserati-Werk in Turin. Die Bilder des deutschen Fotografen, der in Paris lebt und bei dem italienischen Autobauer mit Stylist Markus Ebner am Band stand, erinnern an Filmszenen. Models arbeiten in einer High-tech-Fabrik? Die Nähe zu Charlie Chaplin gab den Arbeitstitel „Modern Times“ reloaded vor (Seite 22). Für diese futuristisch schönen Fotos hielt Maserati sogar die Produktion an.



FELICITAS RHAN ist seit Anfang des Jahres im Kunstmarkt-Ressort des Feuilletons zu Hause. Für unser Magazin hatte sie zuletzt wichtige Künstlerinnen aus Südamerika vorgestellt. Dieses Mal schaut sich die Kunsthistorikerin den Stil der Familie Reagan an. Der Nachlass des ehemaligen amerikanischen Präsidenten und seiner Frau wird bald bei Christie's in New York versteigert (Seite 43). Die Leidenschaft unserer Autorin für schöne Möbel und dekorative Einrichtungsgegenstände wurde dabei jedoch auf eine harte Probe gestellt: Das Zuhause des einstigen amerikanischen Vorzeige-Paars wird vor allem von Kissen, Kitsch und kuriosen Tierfiguren bevölkert.





NETJETS STELLT VOR: DIE NEUE CITATION LATITUDE

NetJets begrüßt die neue Citation Latitude in Europas größter und modernster Flugzeugflotte der Geschäftsfluffahrt. Die höchste und breiteste Flugzeugkabine in ihrer Klasse, Wi-Fi-Zugang sowie Platz für bis zu 8 Passagiere machen die Citation Latitude zum ultimativen Büro über den Wolken.

Die NetJets Citation Latitude landet bei uns im Dezember, aber kontaktieren Sie uns schon heute, um als einer der Ersten an Bord zu gehen. Bereits jetzt sind Eigentumsanteile ab 50 Flugstunden pro Jahr erhältlich.

Um eine Besichtigung zu buchen, rufen Sie bitte +49 89 2323 7549 an.

NETJETSEUROPE.COM | +49 (0) 89 2323 7549

Alle von NetJets® Europe angebotenen Flugzeuge werden von NetJets Transportes Aéreos S.A., einer EU-Luftfahrtgesellschaft, betrieben.

NETJETS

Rat zum Rad: Das Pashley Princess macht immer eine gute Figur. Wir haben noch sechs weitere Tipps (Seite 42) für außergewöhnliche Fahrräder.



Zeitreise: Wir haben im Maserati-Werk in Turin einen Blick in die Zukunft geworfen – in Sachen Autos und Mode (Seite 22).



ZUM TITEL

Das Heck des Prototyps BMW i8 Vision Future mit Ladekabel wurde von Tobias Schmitt auf der Baustelle der BMW Classic Ausstellung in den Hallen der ersten BMW-Fabrik in München fotografiert.

- 12 KARL LAGERFELD
- 18 HARALD KRÜGER
- 36 ERNST HEBEKER
- 40 ECKHARD SEEBER
- 50 JUTTA KLEINSCHMIDT

TAUF MICH Warum wir unseren Autos so gerne Spitznamen geben. *Seite 17*

KAUF MICH Wir stellen die interessantesten Neuheiten der IFA in Berlin vor. *Seite 38*

NIMM MICH Bei Christie's wird der Hausstand der Reagans versteigert. *Seite 43*

SIEH MICH Die Cadillac Ranch in der Wüste von Texas ist ein automobiles Monument. *Seite 44*

VERGISS MICH Ciao, Stau: Die Insel Baltrum hat sich vom Auto freigemacht. *Seite 46*

FLICK MICH Wie auf Kuba amerikanische Straßenkreuzer wiederbelebt werden. *Seite 47*

Die nächste Ausgabe des Magazins liegt der Frankfurter Allgemeinen Zeitung am 10. September bei.

FOTOS: FRANK ROTH, OLAF WIPPERFÜRTH, HERSTELLER, ILLUSTRATION: JAN-HENDRIK HOEFT

Fahr-Gemeinschaft: Wer durch die Führerscheinprüfung fällt, hat wenigstens was zu erzählen – wie unsere elf Kollegen. (Seite 32)



Das hört man gern: Manche Geräusche im Auto nerven nur – andere sind Musik im Ohr. Sound-Ingenieur Klaus Genuit (Seite 31) erklärt den Unterschied.



KARL LAGERFELD SIEHT ZWEI FRAUEN IM ANZUG

Schneller als Margaret Thatcher, die von Mai 1979 bis November 1990 Premierministerin des Vereinigten Königreichs war, ist die neue Regierungschefin Theresa May zur Stil-Ikone geworden. Und während Thatchers beste Waffen die Handtaschen waren, verschafft sich May mit weiblicher Mode Geltung. Statt der ewigen Pumps steht sie auf bunt bedruckte Schuhe. Und statt des ewigen Hosenanzugs weiblicher Erfolgsmenschen trägt sie auch gern mal Kleid oder Kostüm. Auf die doch recht zickigen Worte, die unser Zeichner der neuen Premierministerin in den Mund legt, kann die Bundeskanzlerin nur mit steifer Pose antworten. „Angela Merkel reagiert

mit fast herablassender Gleichgültigkeit auf die Worte und die Eitelkeit der Engländerin“, sagt Karl Lagerfeld über seine Karrikatur. Was der Modemacher, der sich politische Figuren gerne auf ihre stilistische Aussage hin ansieht, damit sagen möchte: In der Politik geht es am Ende doch um die Inhalte und gerade nicht um ihre Verpackung. Am Ende der Brexit-Verhandlungen wird man sehen, wer sich durchgesetzt hat. Jetzt aber ist erst einmal Sommerpause. Unserem Zeichner ist nicht bange, dass die Themen in den „grandes vacances“ ausgehen: „Die Aktualität wird uns schon eine Idee diktieren.“ Am 10. September werden wir sie sehen. (kai.)




reddot design award
winner 2015

PREMIUM SONNENSCHIRME
SILVER 220
Entspannt Sonne genießen.



PRÊT-À-PARLER



IMMER IN RICHTUNG DOLCE VITA

Für Menschen, die wie selbstverständlich vom Schreibtisch direkt zum Spinning düsen und dann in die nächste Bar stolpern, mag das unvorstellbar sein: Es gab mal eine Zeit, da passte sich die Mode den jeweiligen Lebenslagen an. Von wegen *day-to-night-dresser!* Büro hieß Business-Garderobe, Bar bedeutete hohe Schuhe und große Ohrringe. Auch zum Autofahren sollte man sich damals umziehen, also zumindest die Schuhe wechseln. Als der Besitz eines Autos gerade massentaugliche Dringlichkeit bekommen hatte, in den fünfziger Jahren, kamen Italiener auf eine findige Idee, über die heute die Ugg-Boots-und-Flip-Flops-Fraktion beim Gasgeben wohl lachen würde. Auto-

fahrschuhe mussten her. Sie sollten die Füße so sicher wie bequem umschließen, so wie das Auto den Fahrer sicher umschließt. Zugleich waren die *driving shoes* statt mit Leder an der Sohle mit Gummi oder Noppen versehen, damit der Träger ganz nebenbei zwischen Kupplung, Gaspedal und Bremse wechseln konnte. Die goldenen Schuhe von Tod's (4) erinnern schon deshalb an eine längst vergangene Zeit. Ihre Troddeln und Bommeln sind in diesem Sommer zwar so angesagt wie lange nicht mehr, aber die Noppen an der Sohle zeichnen die Schuhe als Autofahrermodelle aus. Vor Tod's gründete schon die ebenfalls italienische Marke Car Shoe in den Sechzigern Modelle

auf dieser Idee. Heute gehört Car Shoe längst zur Prada-Gruppe, so wie die Schuhe von Church's (1), deren Gummisohle auch diesen Loafer als *car shoe* ausweist. Interessant eigentlich, dass ausgerechnet das Land des *Dolce Vita* zum Experten für ein so pragmatisches Stück werden konnte, statt, sagen wir, die Auto-Nation Deutschland. Schließlich wären da auch die Schuhe von Salvatore Ferragamo (2) und Fratelli Rossetti (3). Andererseits ist die Bedeutung einer Ledersohle ja vielen Deutschen bis heute nicht ganz klar. Sie tragen einfach immer Gummisohle. Von morgens bis abends Autofahrschuhe: Die Deutschen sind eben echte *day-to-night-dresser*. (jwi.)

GEZUPFT, DANN GUT GESCHÜTTELT

Im Sommer soll es schnell gehen, besonders in der Küche. Wenn die Abende mild sind und die Sonne nur langsam untergeht, möchte man so viel Zeit wie möglich draußen verbringen – und nicht lange am Herd stehen. Wie man die Küche mit etwas Vorbereitung eine ganze Woche lang umgeht, zeigt der Mainzer Sternekoch Frank Buchholz für unsere Video-Kochreihe „Einfach Kochen“ auf FAZ.NET am Beispiel von Salat. Wegen der Abwechslung mischt der Koch Wildkräuter, Radicchio und eine Salatmischung aus Lollo Rosso, Eichblatt und Frisée. „Die wichtigste Arbeit beim Zubereiten: putzen“, sagt der Sternekoch und lässt lauwarmes Wasser ein. „Wenn der Salat gezupft wird, nehmen die Blätter noch etwas Nährstoffe auf und bleiben länger frisch.“ Buchholz zupft daraufhin flink die Salatblätter in mundgerechte Stücke. „Es genügt, wenn man das einmal in der Woche mit einer großen Portion macht.“



Draußen schmeckt alles besser, besonders wenn das Essen von dort kommt: Frank Buchholz macht Salat.

Den abgetropften Salat dann einfach in einem lebensmittelechten dunklen Kunststoffbeutel verschließen und im Gemüsefach des Kühlschranks lagern. So bleibt er über Tage frisch und lässt sich schnell zubereiten, ob als Vorspeise oder Hauptgericht. Während der Salat noch kurz im Wasserbad liegen bleibt, bereitet der Koch seine Dressings zu: eine helle und eine dunkle Balsamico-Vinaigrette. In einer Glasflasche mit Schraubverschluss könne man auch sie über mehrere Tage problemlos im Kühlschrank aufheben. Im Sommer hat man schließlich Besseres zu tun, als den lieben langen Tag lang in der Küche herumzustehen. (marw.)

Die Rezepte und die Videos von unserer Serie – unter anderen Lachsforelle mit Polenta und Salsa Verde sowie der Sommersalat – unter www.faz.net/einfachkochen

KINDERKRAM

Wir waren neulich im Archäologischen Museum, hatte ich unserer Freundin, der Buchhändlerin geantwortet, als sie mich gefragt hatte, wie wir unseren Sohn während der Ferien beschäftigen, weil der Junge wissen wollte, was von der ganz alten Stadt noch übrig ist.

Und, hatte sie gefragt, was ist noch übrig?

Leider nicht mehr so viel, hatte ich gesagt, dafür haben schon die Barbaren der Spätantike gesorgt, bevor es dann alles immer schlimmer wurde.

Aber möchtest du wirklich noch in einer Römervilla leben, hatte die Buchhändlerin gefragt. Kommt drauf an, hatte ich gesagt, jedenfalls nicht als Sklave. Dann hatten wir einen Termin für den nächsten Spiele-Abend gefunden, und die Buchhändlerin hatte noch gesagt, ich solle meinen nordhessischen Cousin bitte einladen.

Das war nicht nötig, weil mein Cousin schon seit einiger Zeit wieder in meinem Arbeitszimmer schlief, um in seiner WG Platz für die Hanfpflanzen des Hauptmieters zu machen. Er stand am Herd, als die Buchhändlerin klingelte. Sie umarmte meinen Vetter zur Begrüßung, schnupperte übertrieben und sagte, er könne glatt ein Restaurant aufmachen.

Gute Idee, dann ist der Sportsfreund hier wenigstens mal beschäftigt, sagte Ullrich, ihr Mann, als er hinter ihr ins Haus kam. Aber eingekauft habt doch ihr, oder?

Das Spiel, das die beiden mitgebracht hatten, hieß „Machi Koro“. Das sei Japanisch, erklärte die Buchhändlerin, die Worte bedeuteten „Die Stadt“ und „Würfel“, und genau darum gehe es auch: Jeder Mitspieler errichte eine Stadt, indem er nach und nach zum Beispiel Bauernhöfe, Fabriken, Restaurants oder Molkereien baue und durch Würfelglück damit so viel Geld verdiene, dass er schließlich einen Bahnhof, ein Einkaufszentrum, einen Freizeitpark und einen Funkturm errichten könne. Und wer das zuerst schaffe, der sei Sieger.

Von Buchhandlungen ist da wohl nicht die Rede, sagte Ullrich, aber wahrscheinlich funktionierte eine Stadt auch ohne. Er schaffte sich in den folgenden Runden Bauernhöfe und Weizenfelder an, weil er, wie er sagte, erst mal die Versorgung seiner Leute sichern wollte. Dann würferte er eine drei und musste deshalb allen Mitspielern, die sich Cafés gebaut hatten, für jedes eine Münze zahlen. Unser Sohn hatte vier.

Wie jetzt, sagte Ullrich, bei eurem Sohn gibt's doch bestimmt nur Kinderportionen, das kostet dann aber nur die Hälfte. Er schob unserem Sohn zwei Münzen rüber und mir noch eine, weil ich auch ein Café hatte.

Ullrich!, sagte die Buchhändlerin.

Ist doch wahr, sagte Ullrich, immer wollt ihr alle mein Geld! Wie soll man denn da eine Stadt aufbauen?

Ohne Recht und Ordnung geht im Gemeinwesen gar nichts, sagte meine Frau.



Und Zechprellern geht es überall schlecht, sagte mein Cousin, ob im Café oder im Restaurant.

Ullrich zahlte, was er zahlen musste und war danach pleite. Unser Sohn kaufte sich einen Fernsehsender und durfte dann, als er eine sechs würferte, von einem Mitspieler seiner Wahl fünf Münzen verlangen.

Von mir nicht, sagte Ullrich, erstens habe ich kein Geld, und zweitens lehne ich Rundfunkgebühren sowieso ab.

Was für eine Stadt wird das bei dir eigentlich, Ullrich, frage mein Cousin, so was wie Bullerbü?

Arm, aber anarchisch, sagte Ullrich, euer Einkaufszentrum könnt ihr jedenfalls behalten.

Und ich brachte unseren Sohn ins Bett.

Tilman Spreckelsen



Besser als Schokocroissant: Für einen Milchshake am Morgen anzustehen ist kein Fehler.

Illustration Sonja Hansen

ESSEN GEGEN STRESS: WARUM EIN MILCHSHAKE SIE UNGEHEUER BERUHIGEN KANN

Sie stehen im Stau. Es herrscht drückende Hitze, die Klimaanlage funktioniert nicht, und eine Fliege umkreist hartnäckig Ihren Kopf, während sich die Autos keinen Millimeter vorwärts bewegen. Wie gehen Sie mit solchen Stresssituationen um? Hoffentlich nicht wie Michael Douglas, der in dem Film „Falling Down“ zusehends in Rage gerät, bis er irgendwann aus seinem Auto steigt und zornig und bewaffnet durch Los Angeles zieht. Hätte er doch bloß einen Milchshake gehabt!

Der Wirtschaftswissenschaftler und Harvard-Professor Clayton Christensen hat im Auftrag einer Fast-Food-Kette ermittelt, was die Verkäufe von Milchshakes in die Höhe schnellen lässt. Dafür galt es zunächst, die typische Konsumentengruppe ausfindig zu machen, diejenigen also, die normalerweise einen Milchshake kaufen. Vielleicht tippen Sie jetzt auf Kinder, Schwangere oder Jugendliche. Weit gefehlt!

Christensen fand heraus, dass die meisten Amerikaner ihre Milchshakes vor acht Uhr morgens kaufen. Während die meisten Kinder und Jugendlichen noch zu Hause am Frühstückstisch sitzen dürften, sind die klassischen Milchshake-Käufer schon längst auf Achse. Es sind Pendler, denen eine lange Autofahrt zur Arbeit bevorsteht.

Christensens nächste Frage: Welchen Zweck erfüllt eigentlich ein Milchshake? Eine kluge Frage, die die soziale Dimension ins Auge fasst, statt sich an Geschmacksüberlegungen festzubeißen. Schließlich ist es ökonomischer Unsinn, 20 verschiedene Sorten Milchshake anzubieten, wenn der Kunde gar keine Muße für eine zeitraubende Entscheidung hat. Ein Milchshake soll stattdessen so lange wie möglich dickflüssig bleiben und für Ablenkung sorgen, so lauteten die Antworten der Konsumenten. Und: „Mich im Stau beruhigen.“ Kurz gesagt: „Die Leute wollen eine Aufgabe, und sei es nur die, auf Fruchtstücken herumzukauen. Wobei die Fruchtstücke nicht etwa dazu gedacht sind, den Milchshake gesünder zu machen, sondern um ein unvorhergesehenes Ereignis zu erzeugen.“ Christensens Fazit: „Es ist nicht der Milchshake, es ist der Beruf des Konsumenten, der ihn zum Kauf veranlasst.“

Ein beträchtlicher psychologischer Beruhigungsfaktor ist der Strohhalm. Nicht nur, weil er verhindert, dass Flüssigkeit auf den Anzug oder auf das Kostüm tropft, sondern

weil das Saugen besänftigend wirkt. Zum einen verändert es die Konsistenz des Milchshakes im Mund. Dort trifft weniger Flüssigkeit auf größere Mengen Luft. Das Ergebnis: ein angenehm cremiges Gefühl. Die längere Verweildauer im Mund verstärkt außerdem den Geschmack, besonders seine süße Komponente. Das Saugen wird zudem mit Lustempfinden, Beruhigung und Sättigung verknüpft. Es ist eine der ersten Erfahrungen eines Menschen überhaupt, ein angeborener, lebenserhaltender Reflex.

An die Stelle des Reflexes tritt im Laufe des Lebens eine Gewohnheit, die mit positiven Gefühlen einhergeht. Genau diese Assoziation wiederum motiviert zum Kauf eines Milchshakes. Gesteuert wird sie von dem Hormon Dopamin. Unser Gehirn schüttet es aus, wenn wir uns auf etwas freuen, weshalb es auch das „Haben-wollen-Hormon“ genannt wird.

Könnte auch ein Schokocroissant den Zweck des Milchshakes erfüllen? Nein. Es ist schnell gegessen, krümelt, verschmiert die Polster, eignet sich nicht, um daran zu saugen, und macht nicht einmal stat. Es erzeugt Stress, statt ihn zu lindern. Denn das Pendeln erzeugt nun mal Stress, selbst wenn es den Betroffenen oft nicht bewusst ist. Der Schlaf leidet darunter, das Herz pumpt schneller, die Anspannung steigt, zumal sich nie zuverlässig bestimmen lässt, wann der Zielort erreicht wird.

Gar nicht erst zu sprechen von den sozialen Folgen. Eine Forscherin aus Schweden sammelte über zehn Jahre Unmengen an Daten. Die Auswertungen ergaben, dass Pendeln nicht nur die Sterblichkeit erhöht, sondern auch das Risiko für Ehescheidungen: Um sage und schreibe 40 Prozent steigt demnach das Risiko einer Trennung für Paare, von denen mindestens ein Partner länger als 45 Minuten zur Arbeit fährt.

Bevor Sie also wie Michael Douglas, der sich übrigens auf dem Weg zu seiner ehemaligen Frau befand, vor lauter Stress irgendwann Rot sehen, füllen Sie Ihre Thermoskanne morgens lieber mit selbstgemixtem Milchshake.

Melanie Mühl / Diana von Kopp

Der Text ist ein Auszug aus dem Buch „Die Kunst des klugen Essens. 42 verblüffende Ernährungswahrheiten“ (250 Seiten, 16 Euro), das gerade im Hanser-Verlag erschienen ist.

PRÊT-À-PARLER



Fast wie der große Käfer: Unter der Motorhaube aus Kunststoffklötzchen steckt ein luftgekühlter Vierzylinder-Motor.



LÄUFT UND LÄUFT UND LÄUFT

Der letzte seiner Art steht heute dort, wo einst der erste zusammengebaut wurde: in Wolfsburg. Dort, im Volkswagenwerk, begann 1938 die Erfolgsgeschichte des von Ferdinand Porsche entwickelten Automobils, das noch im selben Jahr seinen so einprägsamen Namen verpasst bekommen haben soll. Angeblich war es die „New York Times“, die schon im Juli 1938 kurz nach der Grundsteinlegung des Werks in Wolfsburg davon schrieb, dass bald Tausende und Abertausende Käfer deutsche Autobahnen pflastern würden. Aus der englischen Bezeichnung „beetle“ wurde irgendwann in den frühen sechziger Jahren, als der Volkswagen international längst zum Erfolgsprodukt geworden war, im Deutschen schließlich der VW Käfer.

Bis 2003 liefen mehr als 21 Millionen Käfer vom Band, der letzte in Wolfsburg 1978, der allerletzte schließlich 2003 in Puebla in Mexiko. Und trotzdem läuft und läuft und läuft der „Buckel-Porsche“ immer weiter. Die Design-Ikone ist zum Kultgut geworden. Und so ein Kult lässt sich gut vermarkten – dachten sich auch die Klötzchen-Giganten aus Billund in Dänemark, wo „unser“ Käfer 1999 zum „Auto des Jahrhunderts“ gewählt wurde.

Der Spielzeughersteller Lego und der amerikanische Designer Mike Psiaki haben also einen azurblauen Käfer nachgebildet. Und zwar detailgenau: Der 15 Zentimeter hohe, 29 Zentimeter lange und zwölf Zentimeter breite Kleinwagen besteht aus 1167 Einzelteilen. „Das Interieur ist in klassischem Beige gestaltet und enthält neben Armaturenbrett und Lenkrad auch nach vorne umklappbare Sitze“, heißt es in der Beschreibung. „Der authentische luftgekühlte Vierzylinder-Motor unter der Motorhaube sowie ein Ersatzrad und ein Benzintank im Kofferraum verleihen dem Kult-Auto den letzten Feinschliff.“

Zu diesem Kult-Auto aus den Sechzigern, das zu Sommer, Sonne, Strand passen soll, gehören auf Wunsch noch ein Surfbrett und eine Kühlbox, die auf dem Dachgepäckträger befestigt werden können. Empfohlen ist der Lego Creator Expert VW Käfer für Baumeister von 16 Jahren an. Und wer ihn einmal zusammengebaut hat, wird ihn sicher nicht noch einmal auseinandernehmen. (pps.)

PRÊT-À-PARLER

DIESE TASCHEN KOMMEN VON GANZ UNTEN

Auf die Idee kam der Marketing-Experte, klar, wo sonst: in der Münchner U-Bahn. Linie 5, irgendwo zwischen Laimer Platz und Neuperlach. Jörg Schlegel beobachtete gerade zwei Fahrgäste, die sich offensichtlich schon lange nicht mehr gesehen hatten und sich innig umarmten. Da überlegte der Münchner, wie viele Begegnungen, Schicksale und Geschichten sich wohl schon im Untergrund abgespielt haben, seitdem die U-Bahn in der bayerischen Landeshauptstadt vor fast einem halben Jahrhundert für die Olympischen Spiele gebaut wurde.

Jörg Schlegel wollte diese Geschichten weiterleben lassen. So kam er auf die Idee, die alten blauen Sitzbezüge der U-Bahn zu recyceln und daraus Taschen zu fertigen. Natürlich ist der Einfall nicht ganz neu. Das Schweizer Taschen-Label Freitag fertigt seit Jahren aus alten Lastwagenplanen, Fahrradschläuchen und Autogurten funktionelle Taschen. Canvasco nimmt Segeltücher, Feuerwehre alte Feuerwehrschräuche. Nun also Sitzbezüge aus U-Bahn-

Waggons. Schlegel, ein Marketing-Experte mit eigener Werbeagentur, tat sich mit dem PR-Profi Wolfgang Bischoff zusammen, der Modekunden berät. Gemeinsam gründeten sie das Label Kurzzug. Der Name stammt ebenfalls aus dem Untergrund: In München gibt es lange und kurze U-Bahnzüge; die kurzen heißen offiziell Kurzzüge. Also Kurzzug.

Alle paar Wochen bekommen die beiden einen Anruf von der Münchner Verkehrsgesellschaft. Dann fahren sie zur Abholstelle, begutachten die Bezüge, sortieren aus und laden die Auswahl in ihren Wagen. Nicht jede Plane hat das Zeug zu einem zweiten Leben als Tasche. Weiterverarbeitet werden nur Bezüge, die noch in gutem Zustand sind. Anschließend reinigen sie die Bezüge und schicken sie in den Produktionsbetrieb nach Italien, in die Nähe von Padua. „Wir haben lange gesucht, bis wir einen Betrieb fanden, der Kunstleder hochwertig verarbeiten kann“, erzählt Schlegel.

Jeder Sitzbezug unterscheidet sich vom anderen – Hunderttausende Nutzer hinterlassen ihre Spuren. Das Grundmaterial ist nicht unendlich verfügbar. Alle aktuellen Sitzbezüge stammen aus der ersten U-Bahn-Generation. Man hat also ein Unikat, wenn auch ein teures. Die Stadttasche, in der auch ein Laptop Platz hat, kostet 375 Euro, der größere „Wochenender“ 395 Euro. Portemonnaies liegen zwischen 60 und 70 Euro, Schlüsselanhänger gibt es ab 25 Euro. Anfang September soll eine Damentasche dazukommen. Und es gibt weitere Ideen. Bischoff denkt zum Beispiel an Rad- und Lenkertaschen oder eine Wiesn-Edition.

Potential sehen die Unternehmer nicht nur für Bayern. Eine U-Bahn-Polster-Tasche ist ein Stück München zum Mitnehmen. Selbst im entfernten Hamburg werden die Taschen schon verkauft, bei Blue de Gènes in Eimsbüttel. Und auch Kapital ist erst einmal vorhanden. Vor kurzem haben sie eine Finanzspritze von 30.000 Euro erhalten, per Crowdfunding. Die Fahrt geht weiter. *Sabine Spieler*



Womöglich kann man sogar darauf sitzen: Die Taschen des Münchner Labels Kurzzug sehen jedenfalls nicht so aus, als gäbe es wegen unsachgemäßer Nutzung gleich eine technische Störung.



Die besten Ideen kommen oft in der U-Bahn: Jörg Schlegel (links) macht nun mit Wolfgang Bischoff daraus ein überirdisches Geschäft.

FOTOS: HERSTELLER

THE BEAST

Margherita

TOYOATO

Ulla Beauty

WARUM WIR AUTOS NAMEN GEBEN

Eigentlich ist George immer unterwegs, zusammen mit Johanna Bach. Sie fahren von ihrer Berliner Wohnung in Prenzlauer Berg aus schnell zum Yoga nach Mitte oder zum Wannsee oder in eine andere Stadt. Johanna Bach braucht kein Fahrrad und keine Monatskarte, Carsharing macht sie nur auf dem Weg zu einem Treffen am Abend, wenn sie dort was trinken will und sich anschließend ein Taxi nimmt. Dann wäre George doch hinderlich. George ist schließlich Johanna Bachs Auto.

Natürlich bekommt jedes Automodell schon ab Werk einen Namen. Aber ihre Besitzer taufen die Gefährten trotzdem oft individuell um. „George hat große Augen und einen gewissen Charme“, erzählt Bach, die eigentlich anders heißt, aber ihren richtigen Namen nicht im Zusammenhang mit dem Spitznamen ihres Autos veröffentlicht sehen möchte. „Er hat ein Gesicht und leuchtet, deshalb brauchte er auch einen Namen.“ Einen, der ein bisschen ungewöhnlicher ist als Mini, seine offizielle Name.

Laut einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts YouGov im vergangenen Jahr gibt jeder siebte Autobesitzer in Deutschland seinem Wagen einen Spitznamen. Wie sie darauf kommen? Naja, wenn schon der Titan-Cadillac des Präsidenten der Vereinigten Staaten besser bekannt ist als „The Beast“, wenn Sebastian Vettel seine Ferraris Eva und Margherita nennt, Taylor Swifts Toyota auf den Namen Toyoat anspringt und Schauspieler Ralf Möller erzählt, dass er jedes seiner Autos Beauty nennt – dann ist es eigentlich kein Wunder, dass auch der Golf von nebenan einen Namen braucht.

Überhaupt Volkswagen: Schon der Käfer ist ein Spitzname, ursprünglich ging er als Typ 1 vom Band. Zu Beginn der Sechziger setzte sich sein Kosenamen im Volksmund durch, Ende der Sechziger führte dann auch der Konzern das Modell offiziell unter inoffiziellen Namen. Oder die Ente. Der 2CV galt als hässliches Entlein zwischen den Citroën-Schwänen. Das ehemalige Logo der französischen Marke zeigte einen Schwan. Also die Ente.

Echte Spitznamen, also Namen, die Besitzer nur ihrem eigenen Auto geben, sind natürlich persönlicher. George zum Beispiel ist auf den jungen Prinzen zurückzuführen. Das passt schon deshalb, weil George in Oxford zusammengeschaubt wurde. „Auf seinem Rücksitz liegt ein Kissen mit Union-Jack-Flagge“, sagt Bach. Und, ach ja, für die Berliner war George selbstverständlich von Beginn an in Sachen Brexit-Fragen ein Remainer.

„Namen sind emotionale Entscheidungen“, sagt Manfred Gotta. Er ist Profi, wenn es darum geht, Autos zu benennen. Gotta hat den Renault Twingo zum Twingo gemacht und den Smart auf Smart getauft. „Der Klang muss zum Auto passen“, sagt der Werbetexter. Er gehe an die Arbeit wie ein Komponist, der ein Lied schreibt. „Auch wir überlegen, wie wir die Buchstaben so zusammenstellen, dass sie einen Klang ergeben. Nach einer gewissen Zeit hat man einen Namen und kann entscheiden, ob der passt oder nicht.“ Dass sich private Autobesitzer über seine Namensgebung hinwegsetzen und ihren Wagen umtaufen, versteht Gotta. „Es ist ihr Baby. Also suchen sie sich Namen aus, die zeigen, was sie für das Auto empfinden.“

Die Beziehung zwischen Auto und Gefährt beschäftigt auch den Psychologen Rüdiger Hossiep, der an der Universität Bochum forscht. „Die Frage ist, ob das Auto mit dem Namen auch zum Gefährten wird.“ Hossiep meint, dass wir unseren Autos Namen geben, weil es die Identifikation mit dem Fahrzeug stärkt. Bei einem Laptop oder bei dem Haus, in dem man wohnt, komme die Namensgebung dagegen nicht in Frage. „Ein Auto ist mit allen Sinnen zu erfassen. Man kann es hören, riechen, es bewegt sie. Es ist ein sozialer Raum zum Mitnehmen.“

Wer etwa bei seinen Eltern zu Hause rausgeflogen ist, der hat, wenn er sich glücklich schätzen kann, ein Auto zu besitzen, stets ein Dach über dem Kopf. Und selbst wer noch eine Bleibe hat, dessen Auto mutet von innen tatsächlich oft so an, als sei er gerade nirgendwo mit festem Wohnsitz gemeldet: leere Kaffeebecher, die Wechselschuhe, die Sportsachen – gehört alles längst nicht mehr nur in den Abfall oder die Waschmaschine, sondern erst mal über eine Dauer von mehreren Wochen ins Auto.

Das Auto als sozialer Raum. In Zeiten, da sich die Sicherheitslage ändert, dürfte das individuelle Gefährt mit dem witzigen Spitznamen künftig nicht an Bedeutung verlieren. „In öffentlichen Verkehrsmitteln muss man mit zwei Dingen rechnen“, erklärt Hossiep. „Dass ständig um einen herum geniest wird, und dass sie überhaupt unsicher geworden sind.“ Das Auto bedient somit das Abgrenzungs- und Sicherheitsbedürfnis des Menschen. „Man kommt jederzeit weg.“ Nicht umsonst seien große Geländewagen selbst bei kleineren Frauen beliebt. „Weil sie damit fliehen können.“

Johanna Bachs George ist geleast, vor ein paar Wochen hätte sie das Auto loswerden können. Auch sie stellte sich die Frage, ob sie den Wagen in einer Großstadt wie Berlin wirklich braucht. „Das ist ja schon ein großer Luxus und keine Lebensnotwendigkeit.“ Am Ende behielt sie George. „Auch weil ich mich damit sicherer fühle.“ (jwi.)

PRÊT-À-PARLER

Herr Krüger, die Autofahrer, die sich noch selbst unter die Ölwanne legen, geben allmählich den Führerschein ab. Glauben Sie, dass das Auto in den nächsten zwei, drei Jahrzehnten noch dieselbe Bedeutung in der Gesellschaft haben wird wie heute?

Wenn ich dabei nicht nur an das Auto an sich denke, zeigt sich: Der Stellenwert der individuellen Mobilität in der Gesellschaft wird auch weiterhin sehr hoch sein. Wenn ich jetzt die Zeit hätte, würde ich gleich nach unserem Gespräch ins Voralpenland zu einem schönen Biergarten rausfahren. Und wenn ich die Wahl hätte, würde ich für die Fahrt bei diesem Wetter ein Cabriolet nehmen. Reisen, Freiheit, individuelle Entscheidungen und selbstbestimmte Mobilität: Das sind Bedürfnisse der Menschen, die bleiben. Schauen Sie sich China an, ein Land, das früher strenge Reisebeschränkungen hatte. Heute reisen auch viele Chinesen rund um die Welt. Individuelle Mobilität bleibt, aber die Rolle des Autos wird sich in Zukunft weiterentwickeln.

Das müssen Sie erklären.

Für die Menschen wird eine Frage immer wichtiger: Will ich in der Stadt nur von A nach B fahren, oder will ich auf meiner Reise ein emotionales Erlebnis haben? Im ersten Fall werden die Menschen rein autonom fahren, so wie heute mit der U-Bahn oder S-Bahn. Das selbstfahrende Auto wird dabei mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kombiniert und vernetzt werden. Im zweiten Fall geht es um das Erlebnis und um die Freude am Fahren. Nicht umsonst kaufen die Menschen auch heute noch mit großer Begeisterung Oldtimer.

Viele Oldtimerkäufer sehen darin eine Geldanlage, manche Banker empfehlen sogar eine Anlage in ‚Garagengold‘ und ‚Chromjuwelen‘.

Aus meiner Sicht geht es dabei nicht nur um die Geldanlage. Ich habe ein paar Jahre in England gelebt und in den Cotswolds alte Flughallen besucht, in denen faszinierende Oldtimer ausgestellt wurden. Es ist unglaublich, wie viel Spaß die Sammler an den Autos hatten, an ihren Formen, an traditioneller Technik und dieser puren Form der Automobilität. Das ist echte Freude am Fahren. Die Marke BMW hat bewusst zum hundertjährigen Jubiläum mit einem Innovationsfahrzeug eine Vision für die Zukunft gezeigt, in der die Freude am Fahren erhalten bleibt. Das Selbsterfahren wird in Zukunft nur einen Teil der Zeit im Auto ausmachen. Vielleicht wird der BMW-Fahrer von morgen nur bei der Hälfte aller Fahrten selbst zum Steuer greifen, aber dann mit umso mehr Begeisterung.

Die Menschen wollen also auch in Zukunft die Elemente spüren, mit dem Fahrrad im Regen fahren, raus aus der Komfortzone? Das passiert ja schon heute. Ein Beispiel: Das Interesse an der Mille Miglia, dem Oldtimerrennen über öffentliche Straßen in Italien, ist heute so groß wie nie zuvor. Jedes Jahr steigt die Zahl der Anmeldungen. Heute bekommen gar nicht mehr alle Bewerber einen Startplatz. Und das, obwohl die Mille Miglia sicherlich auch anstrengend und unbequem sein kann und man dem Wetter ausgeliefert ist. Aber die Faszination fürs Automobil ist größer. Genauso ist es mit der Liebe zum Motorrad: Die kommt doch nicht von ungefähr. Motorradfahren ist eines der letzten Abenteuer unserer Zeit.

„Auch im Auto ist Wellness wichtig“

Der BMW-Vorstandsvorsitzende Harald Krüger über die persönliche Beziehung zum Fahrzeug, günstige Elektromotoren, sensible Kundendaten und chinesischen Erfindergeist

Foto Tobias Schmitt



Die BMW-Welt ist heute die meistbesuchte Sehenswürdigkeit in München. Wie wird die Dauerausstellung in 20 Jahren aussehen? Werden dort auch noch so viele unterschiedliche Fahrzeugmodelle von drei unterschiedlichen Marken zu sehen sein, wenn die meisten Menschen doch eine eher rationale Einstellung zum Auto haben?

Ich denke: Die Stärke der Marken wird künftig noch wichtiger werden. Der Mini-Kunde ist ein ganz anderer als der BMW-Kunde oder der Rolls-Royce-Kunde, aber allen dreien ist der Charakter ihrer Marke sehr wichtig. Der Mini-Fahrer hat oft eine sehr persönliche Beziehung zu seinem Auto. Das habe ich selbst einmal in Amerika erlebt, als ein Mini-Kunde in eine Werkstatt kam und sagte: ‚David needs a treatment.‘ David war sein Mini, und er brauchte aus der Sicht des Besitzers keine Reparatur in der Werkstatt, sondern eine Behandlung wie beim Arzt. Andere Mini-Fahrer parken ihr Auto in ihrem Penthouse direkt neben der Designercouch.

Klingt verrückt.

Oder einfach nur sehr menschlich. Wir erwarten, dass es diese personalisierte Beziehung zum Auto auch in den kommenden Jahrzehnten geben wird, nur etwas anders, wie wir mit unserer Mini-Zukunftstudie gezeigt haben. Ein Beispiel: Der Fahrer steigt künftig in Frankfurt aus dem Mini ins Flugzeug, und wenn er in Los Angeles gelandet ist, erwartet ihn am

Flughafen der identische Mini. Dieselbe Farbe, dasselbe Interieur, dieselben Einstellungen von Fahrwerk und Motor, das identische Medien-Set-up, dieselbe Musik. Alles unter dem Motto: ‚Every Mini is my Mini.‘

Und dann ist es egal, ob dem Fahrer das Auto gehört, oder ob er es nur gemietet hat? Genau. Er hat das gleiche emotionale Erlebnis wie zu Hause, denn der Mini erkennt seinen Fahrer und stellt sich ganz auf ihn ein. Er wird dem Fahrer in Los Angeles sogar Vorschläge für italienische Restaurants machen, weil das Auto aus den Kundendaten die kulinarischen Vorlieben des Fahrers kennt. Die Menschen wollen persönliche Beziehungen und starke Marken. Erst recht in unsicheren Zeiten suchen sie nach Orientierung.

Uns macht es eher Sorgen, wenn das Auto alles über den Fahrer weiß, wenn der Bordcomputer aus Wahrscheinlichkeiten errechnet, welches italienische Restaurant in Los Angeles in Frage kommt. Das ist doch unheimlich. Wir würden uns dann einen Knopf wünschen, mit dem sich das Auto aus der vernetzten Welt ausklinken kann, damit der Fahrer mal Ruhe vor der Überwachung und den Vorschlägen aus dem Off hat. Das ist ein wichtiger Punkt. In der Zukunft, bei vollkommener Vernetzung und ständiger Erreichbarkeit, wird Offline eine neue Form von Luxus sein. Ich

genieße das ja heute schon manchmal, wenn ich zu einem Termin gefahren werde: einfach mal für ein paar Momente die Augen schließen, sich auf den nächsten Gesprächspartner einstellen. Der BMW-Konzern zeigt daher in seinen Zukunftsvisionen stets Autos, in denen der Fahrer die Wahl hat. Nutze ich heute die Connected-Drive-Angebote, oder verzichte ich auf sie? Lasse ich fahren oder fahre ich selbst? Wir Menschen haben ein Recht auf Selbstbestimmung. Das unterscheidet den Menschen vom Computer. Und diese Selbstbestimmung muss auch in Zukunft weiter gelten, unabhängig von technologischen Entwicklungen.

Doch gleichzeitig will BMW möglichst viel von den Kunden wissen. Kundendaten sind der Rohstoff von morgen. Manche Kunden gehen sorglos mit ihren Daten um, andere sorgen sich um einen zu laxen Datenschutz. Für einen Premiumhersteller wie BMW sind die Kundendaten ein besonders hohes Gut. Unsere Kunden erwarten zu recht, dass wir sehr sorgsam mit ihren Daten umgehen. Deswegen achten wir bei neuen Technologien immer auf die Sicherheit der uns anvertrauten Daten und damit auch auf die Privatsphäre unserer Kunden. Daten jagen und sammeln als Selbstzweck, wie das andere tun, das machen wir nicht. Wir verarbeiten die persönlichen Daten nur so, wie es uns der Kunde erlaubt.

Das Auto wird ein neuer Rückzugsraum?

Ja, sozusagen ein Kokon. Für viele Kunden ist Wellness schon heute wichtig, auch im Auto. Unser Siebener orientiert sich daran: mit Massagesitzen, spezieller Lichtsteuerung, eigenen Duftstoffen, hochwertigen Ledervarianten und vielen weiteren Komfortfunktionen. Das ist wie First Class, und die erfreut sich auch bei den Fluggesellschaften einer wachsenden Nachfrage.

Duft, Leder und Licht im Auto werden wichtiger als PS, Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit?

Beides gehört zusammen, Komfort und Performance. Da kann auch die Elektromobilität punkten. Elektroautos fahren zwar nicht 250 Kilometer pro Stunde schnell, aber sie beschleunigen stark. Elektromobilität ist pure Fahrfreude, auch ohne den klassischen Motorenklang. Kunden unterschätzen das, bis sie zum ersten Mal einen BMW i3 fahren. Solche emotionalen Erlebnisse werden auch in einer technologisch hochentwickelten Welt nicht verloren gehen.

Harald Krüger – hier vor einem BMW Turbo X1 und hinter einem i8 Vision Future – ist nahbarer als viele andere Konzernchefs und frei von Allüren. Er passt damit gut in das Bild eines Familienunternehmens, das BMW trotz seiner Gesellschaftsform als AG im Grunde ist. Ob es dem am 13. Oktober 1965 in Freiburg geborenen Maschinenbau-Ingenieur gelingt, BMW in eine prosperierende Zukunft zu führen, muss er freilich noch beweisen. Krüger fing 1992 bei BMW als Trainee an und übernahm nach wechselnden Vorstandsposten im Mai 2015 den Vorstandsvorsitz. Der Manager, der verheiratet ist und drei Kinder hat, ist Fußballfan. In der Jugend von Eintracht Braunschweig verfolgte er einst erstklassige Ambitionen. (hap.)

Können Sie sich auch elektrische Motorräder vorstellen? Oder gar selbstfahrende?

Elektrische Motorräder kann ich mir gut vorstellen, da sehe ich Potential, und mit unserem Scooter fahren wir heute schon elektrisch. Das Motorrad als Einspurfahrzeug erhöht die Flexibilität in den Städten. An autonom fahrende Motorräder indes glaube ich nicht.

Das selbstfahrende Auto allerdings wird wohl kommen. Wie sieht die Welt der künstlichen Intelligenz aus, in der selbstlernende Maschinen schlauer sind als die Fahrer?

Wir haben schon erlebt, dass ein Schach-Computer den menschlichen Schachweltmeister schlägt. Gerade erst hat eine Maschine einen südkoreanischen Spitzenspieler im Brettspiel Go besiegt, mit Spielzügen, die kein menschlicher Go-Spieler zuvor in Erwägung gezogen hätte. Das ist ein gutes Beispiel dafür, was künstliche Intelligenz alles leisten kann. Für das Auto bietet künstliche Intelligenz die Chance, den Verkehr langfristig sicherer zu machen. Mehr als 90 Prozent aller Verkehrsunfälle sind heute auf menschliches Versagen zurückzuführen. Und es wird künftig Situationen geben, in denen der Computer eingreift und den Menschen ‚überregelt‘, um ihn vor Fehlern zu schützen. Wenn das Auto mit Hilfe einer intelligenten Echtzeitkarte weiß, was auf der Straße vor dem Auto alles geschieht, kann es den Fahrer davor bewahren, zu schnell in eine Kurve oder Gefahrenstelle zu fahren.

Zur Zeit erleben wir allerdings, dass auch selbstfahrende Autos Fehler machen und Menschen umkommen, wie neulich im Tesla.

Die Technologie ist heute noch nicht in der Lage, Autos ohne Unterstützung des Menschen sicher autonom fahren zu lassen. Wir bieten heute schon sehr gute Fahrerassistenzsysteme an, aber zum hoch- oder sogar vollautonomen Fahren ist es noch ein weiter Weg. Gemeinsam mit den Unternehmen Mobileye und Intel wollen wir die entsprechenden Systeme entwickeln. Unser Ziel ist es, 2021 hochautomatisierte Autos in Serie anzubieten und auch eine erste Flotte von vollautonomen Fahrzeugen auf die Straße zu bringen. Dabei spielen Hochleistungsprozessoren und -sensoren eine genauso wichtige Rolle wie automatisierte Bildauswertung, die lernende digitale Karte und künstliche Intelligenz.

Ist der Mensch dem Computer dann doch unterlegen?

Das ist eine sehr grundlegende Frage, die ich oft mit meinem Vater – er war Physiker – diskutiert habe. Die technologischen Möglichkeiten sind enorm, aber letztlich wird der Mensch immer einen Schritt voraus sein: Er kann lernen, sich anzupassen und hat mit seiner unbegrenzten Neugier und Vorstellungskraft die Fähigkeit, immer wieder alles zu hinterfragen und Neues zu schaffen. Der Schachcomputer Deep Blue konnte zwar sehr gut Schach spielen, hätte sich aber nicht einmal so ein einfaches Spiel wie ‚Mensch ärgere Dich nicht‘ ausdenken können. Und der Mensch macht Dinge intuitiv, die ein Rechner niemals lernen wird.

Was genau?

Zum Beispiel den Prototypen eines Autos anzuschauen und zu beurteilen, ob der Innenraum so gestaltet ist, wie es unsere Kunden von einem BMW erwarten. Das spielt für den Erfolg eines Autos eine

wesentliche Rolle. Überlassen Sie das einem Computer, dann würde er alle seine Sensordaten auswerten und Ihnen die einzige und rechnerisch ‚optimale Lösung‘ präsentieren. Aber der Mensch hat in seiner gesamthaften Beurteilungsfähigkeit von Farbe, Material, Haptik, Licht, Geruch und Raumgefühl einzigartige Fähigkeiten, die ein Computer niemals haben wird.

Die Zukunftsaautos, die BMW anlässlich des hundertjährigen Firmenbestehens zeigt, sehen trotz aller Technik immer noch aus wie Autos. Vier Räder, meist ein Lenkerad, und drinnen können mehrere Insassen Platz nehmen. Ändert sich also doch nichts Grundlegendes?

Die Grundstruktur des Autos wird sich kaum verändern, aber es wird in Zukunft nicht mehr die eine Mobilitätslösung geben, die überall funktioniert. In den Megastädten wird der Verkehr anderen Prinzipien folgen als auf dem Land, in Peking oder Tokio anderen als im australischen Outback. Wir glauben, dass sich in den großen Städten die Elektromobilität durchsetzen wird, in enger Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Das verbessert Luftqualität und Lärmniveau. Auf der Langstrecke werden die klassischen Verbrennungsmotoren irgendwann vom Brennstoffzellenantrieb abgelöst.

Ist das nicht eine Zukunft nur für Reiche? Ihre Elektroautos sind heute schon keine Massenware, und die Brennstoffzelle ist noch teuer.

Ich spreche über die Mobilität in 20, 30 Jahren. Spätestens dann werden die neuen Technologien für viele Menschen erschwinglich sein. Schon in einigen Jahren könnte der Elektromotor günstiger sein als der Diesel. Das liegt neben der Weiterentwicklung der Batterietechnologie auch daran, dass die Abgasnachbehandlung beim Diesel durch sehr ambitionierte regulatorische Rahmenbedingungen immer aufwendiger und damit auch für den Kunden teurer wird. Das macht im Vergleich den Elektroantrieb attraktiver, besonders bei den Kleinwagen, die weniger der teuren Batterien brauchen.

Wird es in 20 Jahren noch Autos mit Verbrennungsmotor geben?

Auch da lohnt es sich, die ganze Welt in den Blick zu nehmen. Selbst in den entwickelten Volkswirtschaften beträgt der Anteil der Elektrofahrzeuge derzeit weniger als ein Prozent. 99 Prozent der Autos fahren also noch mit Verbrennungsmotor. Der Anteil wird sinken, aber auf absehbare Zeit nicht auf null. Auch im Jahr 2030 wird wohl noch die Mehrzahl der Automobile mit Verbrennungsmotor oder als Hybrid mit der Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor auf den Straßen unterwegs sein. Der Anteil der reinen

„Auch im Auto ist Wellness wichtig“

Elektro- und Brennstoffzellenautos wird aber kontinuierlich weiter steigen.

Und werden die noch ein Lenkerad haben? Wahrscheinlich ja, aber womöglich eines, das auf Wunsch im Armaturenbrett verschwindet, wenn das Auto selbstständig fahren soll. Vielleicht kann man es auch von links nach rechts verschieben, dann können sich Fahrer und Beifahrer abwechseln, so wie wir es mit dem Mini-Zukunftskonzept gezeigt haben. In der 100-Jahre-Studie von Rolls-Royce haben wir das Lenkerad sogar ganz weggelassen. Das Fahren übernimmt der digitale Chauffeur. Um Ihre Frage konkret für unsere drei Marken zu beantworten: Im BMW ja, im Mini ja, im Rolls-Royce eher nicht.

Neue Antriebstechnologien, neue Supercomputer. Kommt eigentlich alles Neue in der Welt aus dem Silicon Valley, von Apple, Google und Tesla? Oder warum pilgern so viele europäische Manager nach Palo Alto? So einfach ist es nicht. China ist und bleibt vermutlich der größte Automarkt. Und wie es auf diesem Markt weitergeht, wird maßgeblich auch in China entschieden und nicht im Silicon Valley. Insbesondere in den chinesischen Metropolen sehen wir die größten Luftverschmutzungs- und Lärmprobleme. Das ist dann auch die Triebfeder für Elektromobilität. Hier ist China schon heute der größte Markt. Dort wurden im vergangenen Jahr nicht nur die meisten Elektrofahrzeuge zugelassen, dort wurden auch die meisten gebaut. Und Chinas Einfluss auf die Mobilität der Zukunft wird noch weiter zunehmen.

Kommen dann also morgen auch die Supercomputer aus China?

Schauen Sie sich doch an, was heute schon aus China kommt. Chinesische Unternehmen exportieren heute schon Elektrobusse nach Europa. Und auf dem chinesischen Markt geben heimische Technologiefirmen den Ton an. Größter Suchmaschinenbetreiber ist Baidu, nicht Google. Die wichtigste Internetplattform und das

größte Online-Auktionshaus gehören Alibaba, nicht Ebay. Diese chinesischen Unternehmen haben große finanzielle Ressourcen und viele hochqualifizierte Mitarbeiter, junge Chinesen, die teilweise direkt aus dem Silicon Valley zurückkommen, um jetzt China nach vorn zu bringen.

Warum bleiben die nicht in Kalifornien?

Das hat etwas mit traditionellen Werten zu tun. Wir haben selbst in Los Angeles Mitarbeiter für unser chinesisches Werk Shenyang rekrutiert. Viele junge Chinesen wollen nach ihrer Zeit im Ausland zurückkehren, um daheim die Verantwortung für ihre älter werdenden Eltern zu übernehmen. In Shenyang haben diese in Amerika ausgebildeten Chinesen einen hochwertigen Arbeitsplatz gefunden und können sich nebenbei noch um ihre Eltern kümmern. Diese Generation verbindet Familie, Tradition und beruflichen Erfolg.

Wird also das Silicon Valley hierzulande zu sehr hochgehelt?

Tendenziell schon. Auch von uns werden gelegentlich Mitarbeiter abgeworben. Interessanterweise hat es die zuletzt aber nicht so sehr ins Silicon Valley gezogen, sondern eher nach China. Die Mobilität von morgen kommt nicht nur von der Westküste der Vereinigten Staaten. Wir werden viele unterschiedliche Mobilitätslösungen bekommen.

Was heißt das für Europa? In den vergangenen 100 Jahren kamen die großen Fortschritte, zumindest beim Auto, meist von deutschen Herstellern. Dreht sich das jetzt?

Wir müssen bei den Innovationen immer einen Schritt schneller sein als die Wettbewerber. Wir sind verpflichtet zu Technologieführerschaft und nachhaltiger Innovationskultur. Im Digitalisierungszeitalter, der vierten Umwälzung der Industrie nach der Erfindung der Dampfmaschine, der Fließbandarbeit und der Automatisierung in der Massenproduktion, müssen wir extrem schnell sein.

Nicht nur Gewerkschaftsvertreter befürchten, dass es zu einem Arbeitsplatzabbau kommt, wenn immer häufiger Automaten die Jobs bekommen. Auf der Strecke bleiben zuerst die einfachen Tätigkeiten, danach aber womöglich auch die Arbeitsplätze von Facharbeitern und Fachangestellten. Brauchen wir am Ende ein bedingungsloses Grundeinkommen, weil sich sonst kaum noch jemand die schönen, selbstfahrenden Autos kaufen kann?

Das kann nicht die Lösung sein. Natürlich muss Armut in einer so wohlhabenden Gesellschaft wie Deutschland verhindert werden. Es liegt auch in der Verantwortung der Unternehmen, daran mitzuarbeiten, indem sie sichere Arbeitsplätze schaffen und die Mitarbeiter anständig bezahlen. Die Automobilindustrie in Deutschland ist dafür ein gutes Beispiel.

Ganz ohne Leistungsanreize wird das aber nicht funktionieren.

Also sollte es ein Recht auf Arbeit geben?

Deutschland hat eine soziale Marktwirtschaft, das ist wichtig und wertvoll. Leider wird das manchmal vergessen. Wir haben eine Mitbestimmung und gleichzeitig ein Klima, in dem sich Leistung lohnt und Innovationen entstehen können.

Früher haben Abiturienten gern eine Banklehre gemacht, seit der Wirtschafts- und Finanzkrise ist der Ruf der Banker ruiniert. Der Dieselskandal von Volkswagen belastet jetzt das Image der Autoindustrie. Machen Sie sich Sorgen, dass die Jungen lieber zu den hippen Technologiefirmen wechseln werden?

Nein, und zwar aus einem einfachen Grund: Die deutsche Autoindustrie war und ist Teil der Gesellschaft und nimmt ihre Verantwortung ernst. Wir haben Mitarbeiter, die arbeiten in der dritten Generation bei BMW. Wir sind in Niederbayern genauso in der Gesellschaft verankert wie an unserem Standort in South Carolina. So wissen wir, was die Menschen bewegt. In der Wirtschafts- und Finanzkrise hatte der BMW-Konzern 25.000 Mitarbeiter in der Kurzarbeit. Damals haben wir das Kurzarbeitergeld aufgestockt, um sie zu halten, weil wir wussten: Wir brauchen nach der Krise diese Menschen und keine Roboter. Das verbindet. Und das unterscheidet uns auch von der Kultur vieler Technologiefirmen, die sich in der Öffentlichkeit gerne als besonders attraktive Arbeitgeber darstellen.

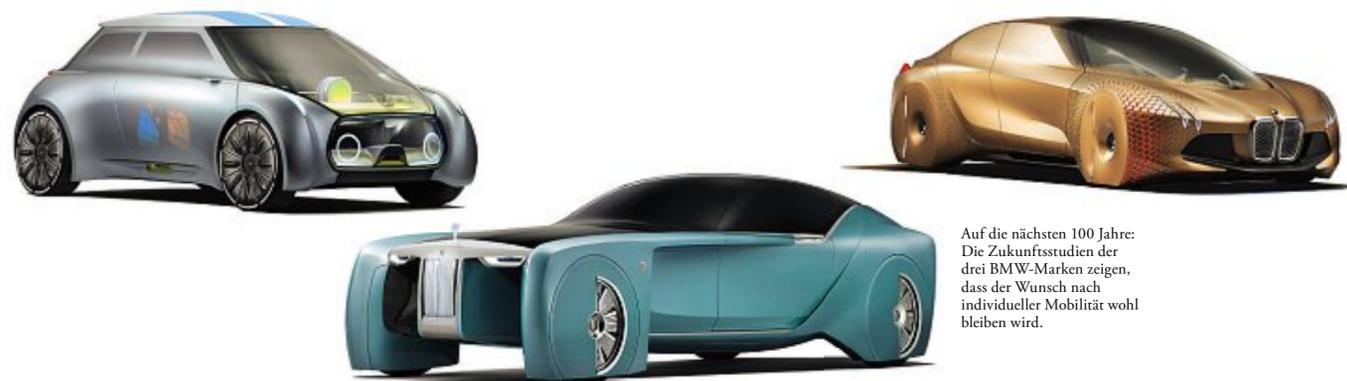
Lohnt es sich eigentlich noch, Maschinenbau zu studieren, wenn ich zu BMW will?

Ja, ganz sicher, denn es wird immer Menschen geben, die das gesamte Fahrzeug im Auge haben müssen, die verschiedene Komponenten entwickeln, zusammenführen und aus den Teilen ein Auto bauen. Darüber hinaus werden aber Ausbildungsgänge mit dem Schwerpunkt Software immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Aber wenn eines Tages niemand mehr Verbrennungsmotoren braucht, droht Ihren Bayerischen Motorenwerken das Aus. Was werden die Tausenden Mitarbeiter dann tun?

Es werden andere Tätigkeiten entstehen. Heute sind unsere Fabriken zum Beispiel fast ganz digitalisiert. Ich kann die Fertigung eines neuen Modells komplett simulieren, mit den Teilen virtuell durch die Fertigung fahren. Die Veränderung ist atemraubend. Trotzdem haben wir in den vergangenen Jahren die Zahl unserer Mitarbeiter ständig erhöht. Es werden weiter Menschen gebraucht, die Hand in Hand mit Robotern arbeiten. Ich glaube jedenfalls nicht an die menschenleere Fabrik.

Die Fragen stellten Holger Appel und Henning Peitsmeier.



Auf die nächsten 100 Jahre: Die Zukunftsstudien der drei BMW-Marken zeigen, dass der Wunsch nach individueller Mobilität wohl bleiben wird.

ZEICHNUNGSHERSTELLER



GRAVIS SUMMER SALE

01.08.
31.08.

Angebote in allen GRAVIS Stores
und unter grav.is/summersale

GRAVIS



Anna: schwarzes trägerloses Ballon-Kleid von Emporio Armani zu Overknee-Stiefeln mit silbernen Schnallen von Moschino und einer blau verspiegelten Katzenbrille von Matthew Williamson & Linda Farrow; Mariam: durchgeknöpfter Bustier-Fracks von Moschino mit hochsitzen Leggings von La Perla und Creepers mit goldenen Nieten von Hogan, „Daisuke“-Sonnensvisier von Mykita & Bernhard Wilhelm sowie einer massiven silber-schwarzen Koffer-Handtasche von Moschino



Anna: mehrfarbiger Statement-Pullover von Moschino, „Vice“-Sonnenbrille in Gelb mit grauen Gläsern von Mykita & Bernhard Wilhelm, Colour-Block-Kuverttasche von Emporio Armani; Mariam: waldgrün gestreifter Pullover mit hohem Kragen von Fendi, „Vice“-Sonnenbrille in Blau mit schwarzen Bügeln und grünen Gläsern von Mykita & Bernhard Wilhelm, schwarze Tote Bag mit aufgesetzter weißer Außentasche und silbernem Verschluss von Céline

BELLA E IMPOSSIBILE

„Modern Times“ reloaded in der Fabrik in Turin, wo Maserati seinen SUV herstellt. Neue Autos, neue Mode: Das sitzt, passt, wackelt – und hat Lust.

Fotos Olaf Wipperfurth, Styling Markus Ebner



Mariam: ärmelloser anthrazitfarbener Rollkragenpullover von Hugo Boss, Hose mit Karomuster und Bundfalte sowie weiße spitze High-Heels mit Holzabsatz von Marni; Anna: navyfarbener Rundhalspullover mit aufgesticktem „A“ von Andrea Incontri, mitternachtsblaue Samthose von Brunello Cucinelli, zitronenfarbene runde Sonnenbrille von Dries Van Noten & Linda Farrow, rot-weiß-schwarze High-Heels mit Pfennigabsatz von Marni



Gelbe Boucléjacke von Max Mara, Holzfallerhemd mit Kristallknöpfen von No 21, weit ausgestellte Hose mit vertikalen Streifen und Metallic-Fäden aus Wolle von Missoni, bordeauxroter Gürtel mit gelben Quasten und goldenen Plättchen von Dsquare2

BELLA E IMPOSSIBILE

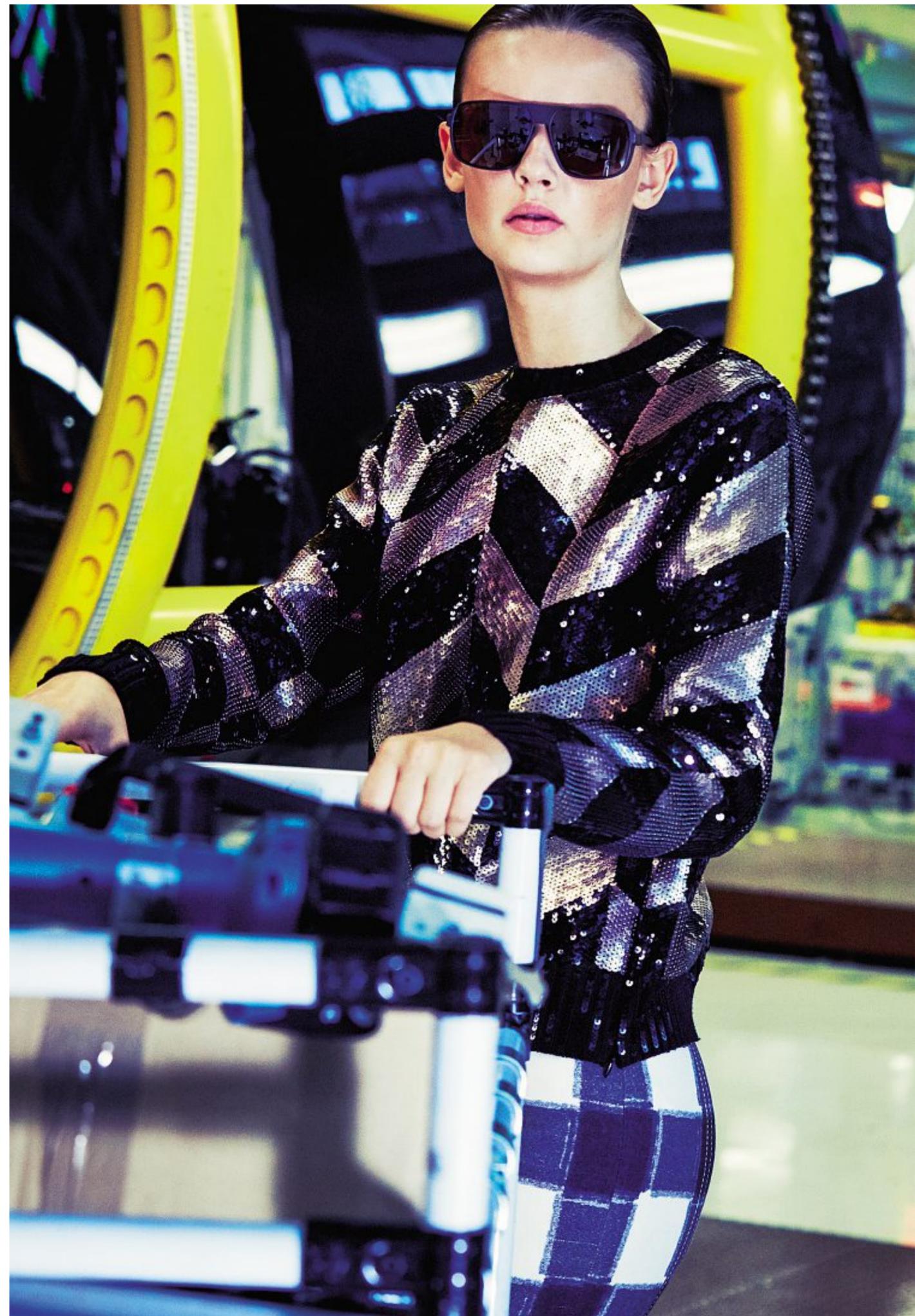


Schwarzes Rundhals-Kleid mit Gürtel von Boss

BELLA E IMPOSSIBILE



Anna: mehrfarbig bedrucktes Kleid mit Berglandschaft, Ärmelvolants und massivem Reißverschluss von Emilio Pucci, Sonnenbrille mit metallischblauer Verspiegelung von Italia Independent, rot-weiß-schwarze spitze High-Heels mit Pfennigabsatz von Marni, quaderförmige Tasche mit geflochtenem Tragegurt von Boss; Mariam: rotes Ripp-Top von Vionnet mit hochsitzennder Blaumannhose mit aufgesetzten Taschen und weißen Knöpfen von Marni, spitze weiße High-Heels mit Holzabsatz sowie Sonnenbrille mit ockerfarbenen Gläsern von Marni



Langarm-Top mit schwarzen und goldenen Pailletten von Max Mara, engsitzende Karohose von Tod's, eckige „Daggoo“-Sonnenbrille von Mykita Mylon



Colour-Block-Top mit Ledergürtel von Salvatore Ferragamo



BELLA E IMPOSSIBILE

Pailletten-Top mit Blumenmotiv von Rochas, Minirock von No 21, blutrote Tote Bag von Marni, schwarze Leder-Boots mit weiß-goldenem Absatz von Jimmy Choo



Mariam: hellbraune Bomberjacke und Poloshirt von Larusmiani, ausgestellte Bouclé-Hose in leuchtendem Gelb von Max Mara, Panto-Sonnenbrille von Mykita & Maison Margiela, Schlüsselanhänger sowie derbe Boots mit Plateaubösenden und Nieten von Prada; Anna: vertikalgestreiftes Hemd mit Pailletten-Detail und lockersitzende Hose von MSGM



Anna: leuchtend gelbe Lederjacke mit aufgesetzten Brusttaschen von Max Mara, Shirt und Cardigan von Ralph Lauren, Marlene-Hose von Sportmax; Mariam: doppelreihiges Jackett mit steigendem Revers und passender Hose in Schneeweiß von Bottega Veneta, Rollkragen-Pullover von Boss

Models: Anna Grostina, Mariam de Vinzelle (beide Viva Paris)
Produktion: André Werther Milan
Mode-Koordination: Evelyn Tye
Stylingassistentz: Leonie Volk, Giuseppe Sileo
Make-Up: Sissy Belloglio (WM)
Haare: Davide Asquini (Green Apple)
Lichtassistentz: Julien Grignon, Riccardo Oggioni
Digital Operator: Veronica Giacob

UNMÖGLICH SCHÖN

Mode bei Maserati? Wo sonst! Der Autobauer gehört zu den großen italienischen Sportwagen-Marken. Gegründet wurde das Unternehmen im Dezember 1914 in Pontevecchio in Bologna, es ist also viel älter als zum Beispiel Ferrari oder Lamborghini. Alfieri Maserati und seine Brüder Ettore und Ernesto eröffneten damals eine Autowerkstatt. Das technische Talent hatten die Brüder von ihrem Vater geerbt, einem Eisenbahn-Ingenieur. Etwas aus der Art schlug Mario, der künstlerische Ambitionen hatte. Aber von ihm ist das Markenlogo – der Dreizack. Er entwarf es 1926, nach dem Vorbild des Neptunbrunnens in Bologna.

Vor genau 90 Jahren fuhr auch das erste Auto – genauer: der erste Rennwagen – mit dem Dreizack auf dem Kühler, der Tipo 26. Er siegte auf Anhieb in seiner Klasse bei der legendären Targa Florio in Sizilien. 1932 starb Alfieri an den Spätfolgen eines Rennunfalls, und ein weiterer Bruder, Bindo, trat in das Unternehmen ein. Auch er war ein Automann, bis dahin hatte er bei Isotta Fraschini gearbeitet. Doch der Spirit von Alfieri fehlte. Im Jahr 1937 verkauften Ettore, Ernesto und Bindo die Marke an den Industriellen Adolfo Orsi aus Modena. Produktion und Firmensitz wurden dorthin verlegt.

Gebaut wurden weiterhin Rennwagen. Nach dem Krieg produzierte man zudem Serienfahrzeuge, auch um das eigene Engagement im Rennsport zu finanzieren. Der erste Jedermann-Maserati war der A6, ein Sport-Coupé aus dem Jahr 1947. Die Rennsport-Erfolge in den fünfziger Jahren machten Maserati in der Welt bekannt. Juan Manuel Fangio gewann 1957 auf Maserati die Formel 1. Ebenfalls mit der Marke unterwegs: Tazio Nuvolari, Alberto Ascari oder Stirling Moss. Aber schon im Jahr 1958 stieg man aus dem Rennsport aus. Die finanziellen Mittel fehlten, unter anderem deshalb, weil Argentinien nach dem Putsch gegen Staatspräsident Juan Péron seinen Verpflichtungen gegenüber Orsi nicht mehr nachkam.

Unsere Modestrecke haben wir bei Maserati in Mirafiori aufgenommen. Die italienische Sportwagen-Marke blickt gerade mit ihrem neuen SUV in die Zukunft – wie die Herbstkollektionen der Designer.

Von Boris Schmidt

Dennoch spielte Maserati eine wichtige Rolle in den sechziger Jahren, der besten Zeit der italienischen Sportwagen-Kultur. Mit dem Quattroporte (übersetzt schlicht Viertürer) errang man 1963 als Erster das Segment der supersportlichen Limousinen. Andere Highlights aus dieser Zeit sind der Ghibli, der Mistral oder der Bora. Die Modelle Ghibli und Quattroporte sind heute wieder oder immer noch im Programm.

Aber vom Ruhm alleine kann man nicht leben. Wirtschaftliche Schwierigkeiten führten Ende des Jahrzehnts zu einem mehrheitlichen Einstieg von Citroën. Als das Unternehmen seinerseits von Peugeot übernommen wurde, schlug man Maserati 1975 dem Konkurrenten De Tomaso zu. Doch die finanzielle Lage besserte sich nicht. De Tomaso verkaufte 1989 erst die Hälfte, dann 1993 alles an Fiat. Seither arbeiten Maserati und Ferrari (Fiat ist seit 1969 bei Ferrari engagiert) eng zusammen. In den Jahren zuvor war man stets härteste Konkurrenz gewesen. „Maserati hat uns immer zur Höchstleistung getrieben“, sagte zum Maserati-Jubiläum vor zwei Jahren Antonio Ghini, der Direktor des Ferrari-Museums, über die Schwester-marke.

In jüngster Zeit gelang endlich der Aufschwung. Mittlerweile werden im Jahr mehr als 30.000 Maseratis in aller Welt verkauft. Noch bis 2012 waren 10.000 Fahrzeuge im Jahr unerreichbar, im alten Jahrhundert liegt der Rekord bei 6300 Einheiten im Jahr 1984.

Doch 30.000 sind nicht genug. Jetzt soll der Levante, der erste SUV der Marke, diese Zahl nochmals verdoppeln. Maserati bricht gerne und erfolgreich mit vermeintlichen Tabus, das hat man schon mit dem Einsatz von Dieselmotoren in den Limousinen bewiesen. Für den Levante gibt es schon mehr als 1000 Blindbestellungen. Das hat es in diesem Haus noch nicht gegeben. Der Einstieg in die Levante-Welt kostet 70.500 Euro. Maserati will vom SUV-Boom profitieren, der die ganze Welt erfasst hat. Der allradgetriebene Levante wird mit einem Dieselmotor zu haben sein, für 2018 ist Plug-in-Hybridtechnik avisiert. Dabei wird Technik aus dem Chrysler Pacifica zum Einsatz kommen. Der Levante selbst ist eine Eigenentwicklung und kein Jeep-Ableger, wie es ursprünglich geplant war. Denn seitdem Fiat und Chrysler zusammengehören, ist die Familie um Maserati noch größer geworden.

Gebaut wird der erste Maserati, für den ab Werk eine Anhängerkupplung zu haben ist, im Turiner Stadtteil Mirafiori. Auch das ist eine Premiere für die Marke aus Modena. Historisch gesehen ist Mirafiori ein Fiat-Standort; erstmals rollten dort schon 1939 Autos von den Bändern, unvergessene Fiat-Klassiker wie der Topolino, der alte 500 und in jüngerer Zeit der Uno oder der Panda. Für Maserati wurde die Produktion an alter Stelle neu aufgebaut.

Und auch die Bilderstrecke auf diesen Seiten ist ein Debüt. In dem Werk, in dem die Zukunft von Maserati entsteht, sind Models unterwegs, die mit ihrer technoid-futuristischen Mode weit über Herbst und Winter 2016 hinausweisen. Es ist ein Ort, der für die Symbiose aus Autos und Mode prädestiniert ist. Denn der Levante blickt nach vorn, so wie die Zukunftsentwürfe der Designer. ◀

MEERESRAUSCHEN AUF ASPHALT



PIEPSEN BEIM EINPARKEN

Es muss nicht nervig sein, es gibt auch Lösungen, die angenehm sind. Leiser. Viele sind zu laut und hochfrequent; für das Gehör ist das unangenehm. Man könnte das Piepsen wie einen Sound designen. So dass es zum Beispiel einem C-Dur-Klang gleicht. Auch eine Geige klingt nicht gut, wenn sie schlecht gestimmt ist. Das richtige Tuning von Sound ist eben wichtig, aber es wird in der Automobilindustrie zuweilen stiefmütterlich behandelt. Die wenigsten arbeiten bei solchen Fragen zum Beispiel mit Musikern zusammen. Außerdem sind die Sensoren beim Zurücksetzen manchmal träge. Wenn man dann etwas dynamischer rückwärts ein- oder ausparkt, ist man schon gegen das Hindernis gefahren, bevor die Ultraschallsensoren das überhaupt erkannt haben. Eigentlich funktionieren sie nur sinnvoll, wenn man kriecht.



HUPE

Die klassische Hupe ist so gebaut, dass auch ein anderer Autofahrer, der in seinem Wagen abgekapselt ist, sie noch hören kann. Wenn man diese Hupe verwendet, um einen Fußgänger zu warnen, ist sie natürlich viel zu laut. Ein gutes Warnsignal ist besonders bei leisen Autos wichtig, also bei Elektrofahrzeugen. Es muss bei den Fußgängern sofort die Assoziation hervorrufen: Achtung, hier kommt ein Auto. Andererseits sollte es aber auch nicht erschreckend laut sein. Daher sind modellierte Rauschsignale für das Gehör angenehmer als Töne. Wenn mehrere Fahrzeuge dann zum Beispiel zum Autokorso zusammenkommen, klingt das wie ein Meeresrauschen.

BLINKER

Eigentlich muss beim Betätigen des Blinkers heute kein Geräusch mehr erklingen. Historisch gesehen schon, denn früher war es wirklich ein Relais, das die Lampen ein- und ausgeschaltet hat, und dieses Klicken hörte man dann. Heute läuft das elektronisch ab, der Blinker ist also eigentlich geräuschlos. Aber man ist es in diesem Fall aus der Historie gewohnt, ein akustisches Feedback zu bekommen. Es gibt sogar Automobilhersteller, die noch ein kleines Billigrelais hinzufügen, das nur für das Geräusch zuständig ist und selbst keine Schaltfunktion mehr hat. Viele sind inzwischen auch dazu

übergegangen, mit Mini-Lautsprechern einen Sound zu erzeugen. Leider wird da immer noch sehr viel Geld gespart. Wenn man schon aktiv den Sound gestaltet, kann man das auch dynamisch machen. Wenn man an der Ampel steht, wäre dann zum Beispiel nur ein Tockern zu hören. Wenn man mit 160 Kilometern pro Stunde auf der Autobahn überholt, wäre es ein deutliches Klicken. In jedem Fall ist die Unregelmäßigkeit beim Entwerfen des Blinkergeräusches wichtig. Elektronisch klingt es eigentlich gleichmäßig. Aber der Autofahrer erwartet, dass der Sound beim An- und Ausschalten jeweils anders ist.



ZUSCHLAGENDE AUTOTÜR

Das erste Geräusch, das man hört, stammt nicht von der Tür, die zugeschlagen wird, sondern von der Tür, die man öffnet. Darauf legen alle Autohersteller viel Wert, denn es ist oft der erste akustische Kontakt mit einem Auto. Wenn dieses Geräusch schon eine schlechte Qualität vermuten lässt, weil es blechern oder scheppernd klingt, dann bekommt man gleich eine negative Voreinstellung. Die Tür muss kraftvoll klingen und tief, denn so assoziiert man Masse und Stabilität. Sind höhere Frequenzen enthalten,

entstehen scheppernde Eindrücke. Auf die Kofferraumklappe wird nicht ganz so viel Wert gelegt, aber auch da möchten die Hersteller natürlich hohe Frequenzen vermeiden: Sie sollte nur mit einem dumpfen „Klopp“ geschlossen werden. Bei immer mehr Türen gibt es nun aktive Unterstützung. Man selbst muss die Tür eigentlich nur noch anlehnen, und der Servomotor zieht sie dann selbstständig ins Schloss. Das wird eine ganz neue Herausforderung. Wie soll so etwas klingen? Am besten ist hier nur ein kurzes, tiefes „Blubb“.



Wie klingt der optimale Blinker? Der Motor? Gibt es eine angenehme Einparkhilfe? Klaus Genuit, der solche Sounds entwirft, über die beste Akustik im Auto.



HERUNTERFAHRENDE FENSTERSCHEIBE

Sie sollte bestenfalls nach gar nichts klingen. Ein geräuschloser Scheibenheber ist ein wunderbarer Luxus. Quietsch- und Schleifgeräusche oder ein jaulender Elektromotor sind hingegen sehr unangenehm. Es gibt verschiedene Antriebsmechanismen, aber eigentlich gilt immer: Je leiser, desto besser. Und wenn man die Scheibenheber schon hört, dann sollten zumindest alle im Auto gleich klingen.



AUTOMOTOR

Schwieriges Thema: Die sportlichen Fahrzeuge produzieren viel unnötigen Lärm, also einen zusätzlichen Sound, um das Auto nach außen akustisch wirken zu lassen. Des einen Freud, des anderen Leid. Nichts kann man zum Beispiel gegen die Lautsprecher oder kleinen Shaker im Fahrzeuginnenraum haben. So hat der Fahrer etwas davon, wenn er sein Auto auf sportlich schaltet. Aber nach außen hin sollten die Fahrzeuge so leise sein, wie es nur technisch möglich ist.



Prof. Klaus Genuit ist Inhaber von Head Acoustics, einem Unternehmen für Akustiklösungen in Herzogenrath. Protokolle Jennifer Wiebking

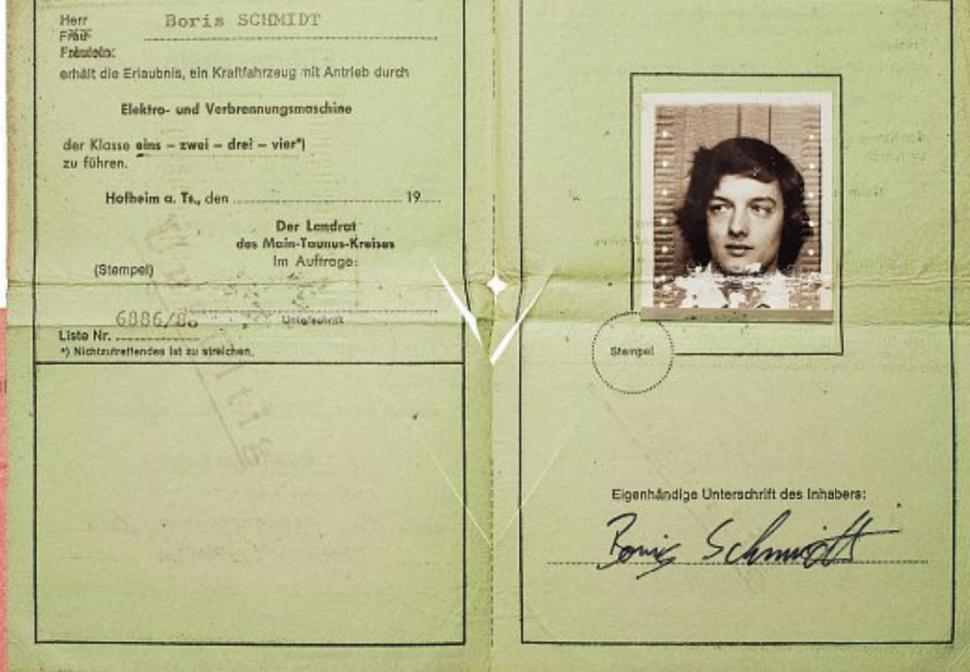


Susanne Preuß

DIE NÄCHSTMÖGLICHE LINKS

Wie peinlich das immer war: Ich kam aus der Gemeinderatssitzung oder der Hauptversammlung der freiwilligen Feuerwehr, und draußen stand mein Vater mit dem Auto, um mich abzuholen. Er war sehr geduldig. Es gab ja 1983 noch kein Handy, er musste also abschätzen, wann es Zeit wäre, die Tochter zu holen. Aber woher sollte er ahnen, wie lang so eine Veranstaltung geht? Bestimmt musste er oft lang warten. Heute verwundert mich auch, wie meine Eltern klaglos akzeptierten, dass ich nach dem Abitur nicht gleich studieren wollte, sondern als freie Mitarbeiterin des „Südkuriers“ für ein ausbeuterisch niedriges Zeilenhonorar den Journalismus erkundete. Was sie aber nicht akzeptierten: dass ich mit meinem Fahrrad durch die Nacht fuhr, zumal meine Abendtermine oft am Ende der Welt stattfanden. Also musste der Führerschein her, und zwar schnell. Ich erinnere mich nicht besonders gut daran. Nur an Theoriestunden in überhitzten Räumen (das Wort Klimaanlage war damals noch nicht mal erfunden) und an einen schönen Sommerabend mit einer Fahrt auf den Feldberg im Schwarzwald: Überlandfahrt und Nachtfahrt für zwei Fahrschüler mit Abendessen auf der Höhe, herrlich. Dann die Fahrprüfung. Das mit dem Fahren war ja easy. Aber der Prüfer legte mich rein. „Die Nächstmögliche links“, sagte er, und ich entschied mich für die dritte Einmündung. Sekunden später war die Prüfung beendet. Ich hätte da immer noch nicht abbiegen dürfen. Zwar gab es Autos, die auf just dieser Fahrbahn von rechts nach links fuhren, aber sie kreuzten die Straße, nur abbiegen war nicht erlaubt. Mittlerweile ist aus dem Straßengewirr ein riesiger Kreisverkehr geworden, in dessen Mitte eine Esso-Tankstelle steht – die gab es auch damals schon. Es war ein Drama, dass ich durch die Prüfung fiel, denn die Fahrschule hatte dann erst mal Ferien, und alles dauerte noch länger. Das Auto, das mein Vater freundlicherweise schon für mich gekauft hatte, stand einsam auf der Straße. Auch später wurden wir nicht warm miteinander. Es war eine Ente, 23 PS, vorsintflutliche Technik, mit der Kurbel sollte man den streikenden Motor selbst anwerfen. Das war ungefähr so sexy, wie vom Vater abgeholt zu werden. Da kaufte ich doch lieber einen Käfer. Meinen Führerschein von damals habe ich nicht mehr. Er wurde mir geklaut, in Verdun, als unser Wohnmobil aufgebrochen wurde, während wir uns mit den Toten des Ersten Weltkriegs beschäftigten.

Die Autorin ist Korrespondentin in Stuttgart.



Boris Schmidt

DER FUSS GING VOM GAS

Die siebziger Jahre. Die Liebe zum Auto und zu allem, was aus eigener Kraft fährt, stellt niemand in Frage. Die Eltern wohnen mehr als abseits, der Papa fährt jeden Morgen den Bub zur Schule, und es ist gar keine Frage, dass der Bub mit 16 ein Mokick und mit 18 ein Auto bekommt. Schon die Zündapp GTS 50, damals 2250 Mark teuer, bringt dem Außenseiter ungeahnte Freiheit und, ja, auch neue Freunde. Damals war für die Klasse 4 nur eine theoretische Prüfung notwendig. Die Vorfreude auf das Auto ist riesig, das Durchfallen bei der ersten Prüfung eine mittlere Katastrophe. Und jetzt noch länger warten. „Did you pass it?“, fragte der Englisch-Lehrer, nachdem das Zuspätkommen mit dem „Driving-Test“ begründet worden war. Das „No“ schmerzte. Noch am Morgen kannte die Selbstsicherheit keine Grenzen. Dem Fahrlehrer, Kleinschmidt hieß er, werde man es schon zeigen. Er war streng, und der kleine Klapps auf den Hinterkopf nach dem Überfahren eines Stopp-Schildes ist bis heute nicht vergessen. Geholfen hat es nicht. Wie zuvor geübt, fand die Prüfung hauptsächlich auf Nebenstraßen im Frankfurter Stadtteil Höchst statt. Alles geht gut, auch das Einparken ist abgehakt, es wird geschulterblickt ohne Ende, und da naht dieses Auto aus der kleinen Querstraße rechts. Die Situation ist etwas unübersichtlich, der Fuß geht vom Gas, mehr aber auch nicht. Zu wenig. „Fahren Sie rechts ran.“ Mit die größte Strafe: zu erleben, wie der andere Fahrschüler im Wagen die Prüfung mühelos schafft. Dumm auch, dass alle wussten, dass Prüfung war. Der große Schmidt wird ganz klein. Beim nächsten Mal konsequentes Schweigen, nur die Eltern wissen Bescheid. Der erste Sommerferientag, sechs Wochen nach dem Fiasko, ist ein guter Termin. Mit einer fadenscheinigen Ausrede wird die geplante Urlaubsreise mit Kumpels auf Dienstag verschoben und voller Stolz dann der Lappen gezeigt. Dieses Mal gab es keine Probleme, der Prüfer hieß ja auch Liebeskind. Er nimmt drei Jahre später auch der Freundin die Prüfung ab; sie schafft es beim ersten Mal. Bis heute ist es ein Trost, dass 1978 auch die Besten aus dem Schuljahrgang bei der ersten Prüfung durchrasselten. Charlotte fuhr gegen die Einbahnstraße, Tobias über eine rote Fußgängerampel. Heute sind beide erfolgreiche Ärzte. Und ich schreibe über Autos. Den Lastwagen-Führerschein habe ich dann übrigens beim ersten Mal bestanden.

Der Autor ist Redakteur im Ressort „Technik & Motor“.

Das war's dann wohl!

Nicht einmal F.A.Z.-Redakteure sind geborene Fahrkünstler. Elf Kollegen aus allen Ressorts berichten, wie sie durch die Führerscheinprüfung fielen.

Julia Bähr

IN BLINDEM VERTRAUEN ABGEBOGEN

Wenn man überprüfen möchte, ob man einen blinden Fleck hat, kann man das andere Auge zuhalten, einen Punkt fixieren und den Kopf seltsam verdrehen. Man wird dann im Uni-Seminar angeschaut, als habe man einen Exorzismus nötig. Und es bringt keinen Erkenntnisgewinn, aber das wusste ich damals, im September 2003, noch nicht. Ich hatte nur ein schmerzendes Auge, eine am Nachmittag anstehende Führerscheinprüfung und in beiden Punkten ein mieses Gefühl. Ich fuhr trotzdem zur Fahrschule, wo mich ein schlecht gelaunter Prüfer erwartete, der über sein Magengeschwür klagte, noch ehe wir ins Auto gestiegen waren. Wir gondelten durch München, hielten schön an den Stoppschildern und ließen uns dauernd anheulen, weil wir im einzigen Auto saßen, das sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung hielt. Dann sollte ich nach links auf eine mehrspurige Einbahnstraße abbiegen, schaute nach rechts, fuhr los – und mein Fahrlehrer trat auf die Bremse. Ein Auto rauschte direkt vor uns vorbei. Ich hatte es übersehen und fiel durch. Aber wenn ich das Gesicht des Prüfers richtig interpretierte, konnte ich zumindest ihm damit eine kleine Freude bereiten. Danach tat ich zum ersten Mal an diesem Tag etwas nicht

ganz Bescheuertes: Ich ging zum Augenarzt. Er diagnostizierte eine Geschwulst auf der Hornhaut, verursacht durch mangelnde Pflege der Kontaktlinsen, schmierte eine Salbe drauf und packte das Auge in einen spektakulären Verband, den er mehrfach um meinen Kopf wickelte. „Sie können den Verband morgen abnehmen, aber Sie dürfen diese Woche auf keinen Fall Auto fahren“, schärfte er mir ein. „Keine Sorge“, sagte ich. „Ich habe keinen Führerschein.“ Beim zweiten Versuch, drei Wochen später, sah ich wieder tadellos. Allerdings war ich so hysterisch vor Angst, ein zweites Mal durchzufallen, dass ich nicht normal atmen, sondern nur nach Luft schnappen und sie langsam wieder auspusten konnte. Mein Gehechel muss Prüfer und Fahrlehrer wahnsinnig gemacht haben. Ich überholte in einer Engstelle todesmutig einen Laster und parkte zu schwungvoll ein. Als es vorbei war, gab mir der Prüfer den Führerschein und sagte irgendwas von „geht doch“ und „bisschen risikofreudig vielleicht“. Vermutlich wollte er mir kein drittes Mal begegnen. Übrigens fahre ich bis heute unfallfrei. Und die Pflege meiner Kontaktlinsen nehme ich seit 2003 sehr ernst.

Die Autorin ist Redakteurin im Feuilleton.



Thomas Klemm

GUTE ENTSCHEIDUNG ZUR FALSCHEN ZEIT

Meine Road Story spielt in Deutschland, ihr Thema ist aber uramerikanisch. Sie handelt von einem Typen, der scheitert. Und das nicht nur einmal. Unaufhörlich muss er gegen die Widerstände der Welt ankämpfen. Er hält durch, trotz aller Selbstzweifel und Rückschläge, und am Ende steht er als strahlender Held da. Auch eine Moral hat die Geschichte. Die Story beginnt in einer Kleinstadt im Jahr 1984. Unser Typ, nennen wir ihn Tom, hat den theoretischen Teil der Führerscheinprüfung tadellos bestanden, nun muss er zeigen, dass er Auto fahren kann. Er kurvt um den Häuserblock, setzt an der ersten Kreuzung den Blinker, biegt links ab wie geheißt. „Das war's dann wohl“, sagt der Typ auf der Hinterbank. Was war, fragt sich Tom, der sich so verhalten hat, wie man sich im Stadtverkehr verhält: Kommt ein Geradeausfahrer nicht in die Gänge, weil er den Motor abgewürgt hat oder vor sich hin träumt, nutzt man eben die Gelegenheit und biegt zügig vor ihm ab. Tom hat eine gute Entscheidung zur falschen Zeit getroffen. Durchgefallen. Zwei Wochen später, nächste Prüfung. Tom fährt ohne Selbstvertrauen. Das geht so lange gut, bis er am Ende der Prüfung rückwärts einparken soll. Nach drei

Anläufen steht das Auto immer noch mitten auf der Straße. Wieder durchgefallen. Das Geld, das für den Führerschein vorgesehen war, wird knapp. Beim dritten Mal muss es klappen. Mit zittrigen Händen manövriert Tom das Fahrzeug, mit schlotternden Beinen steigt er aus, mit trockenem Mund nimmt er endlich die Fahrberechtigung entgegen. Seine Freude hält sich in Grenzen, das Vertrauen seiner Eltern auch. Der Vater verweigert ihm den BMW, die Mutter gibt ihren VW nur unter Auflagen. Die Bundeswehr weiß von alledem nichts und fällt eine mutige Entscheidung: Tom soll den Lkw-Führerschein machen. Seine vierte Fahrprüfung gelingt grandios. Einen 7,5-Tonner durch den Stadtverkehr steuern – pipifax! Den Lkw samt Anhänger rückwärts einparken – kein Problem! Gefahrengüter oder Panzermotoren durch die Gegend kutschieren – cool! Zum Trucker gereift, fährt Tom jetzt auch wirklich gut Auto. Ob die Road Story glücklich endet, liegt nicht nur an Tom. Darum, Fahrer, hört die Signale: Nicht für die Fahrschule, sondern fürs Leben lernen wir.

Der Autor ist Redakteur im Ressort „Wirtschaft/Geld & Mehr“ der Sonntagszeitung.

Ulf von Rauchhaupt

WO SCHALTET MAN DIE SCHEINWERFER AN?

„Nicht bestanden“: vier Silben, die erste punktiert und eine Terz über den drei übrigen. Es gibt wenig, was mir so bis in die Sprachmelodie hinein im Gedächtnis geblieben ist wie das Verdikt des Herrn mit dem silberglänzenden Brillengestell. Sonst erinnere ich mich kaum noch an jenen Herbsttag des Jahres 1982, nur noch an das verärgerte Gesicht meines Fahrlehrers, des Inhabers der Fahrschule Hauser in Augsburg. Bis heute frage ich mich, worüber er erbost war. Über mich? Den Prüfer? Seinen eigenen Regiefehler? Die Prüfungsfahrt fand nämlich in einem VW Golf statt, da der kleine BMW, mit dem ich viele Fahrstunden bestritten hatte, zur Reparatur musste. Ausgerechnet an jenem Morgen lag Nebel über der Stadt, und ich hatte keine Ahnung, mit welchem Knopf im Golf die Scheinwerfer anzuschalten waren, als der Prüfer mich dazu ermahnte. Damit will ich nicht andeuten, dass ich die Fahrprüfung ohne Nebel oder in meinem BMW bestanden hätte. Und auch der Hinweis, dass die Augsburger Innenstadt nicht unbedingt für ihre Verkehrsführung gerühmt wird, war eher eine Ausrede. In Wahrheit habe ich mich einfach schwer getan mit dem Fahrenlernen. Das hatte

sicher auch mit mangelndem Enthusiasmus zu tun, für Autos und für Fortbewegungstechniken überhaupt. Nach Auskunft meiner Eltern war schon das Laufstälchen für den Erstgeborenen eine Fehlinvestition. Und als mir mein technikbegeisterter Vater mein erstes Fahrrad kaufte, empfand ich das als Drohung. Auch meine Links-Rechts-Insuffizienz vergällte mir die Fahrstunden: Der Fahrlehrer forderte mich zum Rechtsabbiegen auf, und ich ordnete mich links ein; oder umgekehrt. Für den zweiten Anlauf zur praktischen Prüfung organisierte mir mein Fahrlehrer dann den Chef aller Augsburger Fahrprüfer. Lag es an seinem erfahrungsgesättigten Wohlwollen? Oder daran, dass der BMW wieder da war? Dieses Mal klappte es. Danach saß ich 17 Jahre an keinem Lenkrad mehr, bis eine Amerika-Reise anstand. Ich nahm noch mal Fahrstunden, in Berlin, in einem Wagen mit Automatikgetriebe. Dann galt es, ein Mietauto vom Flughafen quer durch Los Angeles nach Pasadena zu steuern. Das war meine eigentliche Fahrprüfung.

Der Autor leitet das Ressort „Wissen“ der Sonntagszeitung.

Ralf Weitbrecht

EIN AUTO, DAS VON RECHTS KAM

Die gute alte Gartenstraße. Keine Ahnung, wie oft ich da als junger Bursche lang gegangen und geradelt bin. Meine Oma wohnte dort. Nach der Schule gab es zum Nachtschlaf bei ihr immer leckeres Kompott. Nicht ganz so lecker war das Ereignis, das mir dort an einem sonnigen Apriltag des Jahres 1979 widerfuhr; es schmeckte ziemlich bitter. Schließlich hatte mich mein Fahrlehrer – nennen wir ihn einfach „Schorse“ – immer wieder mal übungshalber durch die Gartenstraße geschickt. Den Hinweis, dass da vorne links meine Oma zu Hause war, kommentierte er so: „Junge, konzentrier dich auf den Verkehr.“ Am Prüfungstag war so gut wie kein Verkehr. Alles ruhig. Die Kleinstadt schien im Schlummerschlaf. Die Fahrt lief prima, wie im Flug. Dann die Anweisung von der Rückbank: „Fahren Sie mal da vorne in die Gartenstraße.“ Es ist eine geschwungene Straße, die ausschaute wie ein Bumerang. Sie hatte nur einen kleinen, aber entscheidenden Schönheitsfehler: eine abknickende Vorfahrt in den Klosterkamp. Und tatsächlich: Als ich schon den Führerschein vor meinem geistigen Auge sah, übersah ich das nur scheinbar aus dem Nichts kommende Auto von rechts. Der folgende Ausspruch ist bekannt: „Fahren Sie mal rechts ran.“ Ein paar Monate später bin ich wieder rechts rangefahren. Die Nachprüfung dauerte nur wenige Minuten, und noch auf der Kühlerhaube unterschrieb der Prüfer den grauen Schein. Trotzdem suchte ich Trost und Rat. Dem Vater eines Schulfreundes erzählte ich von meinem Missgeschick in der Gartenstraße. Als er von seiner Fahrschulzeit berichtete, bekam ich eine Ahnung, was damals bei uns rund um die Kleinstadt am Teufelsmoor möglich war. Ich fragte: „Sagen Sie mal, Ihre Fahrschule war doch mehr als zehn Kilometer von Ihrem Wohnort entfernt. Wie sind Sie da überhaupt hingekommen?“ Ein kurzes Lächeln, dann die Antwort: „Mit dem Auto natürlich. Wie sonst?“

Der Autor ist Sportredakteur.



Markus Frühauf

DAS VORFAHRT-SCHILD ÜBERSEHEN

Der erste Blick aus dem Fenster versprach an dem Januartag des Jahres 1987 wenig Gutes. Es hatte in der Nacht geschneit in Ingolstadt, und das nicht zu knapp. Nun also rutschige Straßen. Mir wurde bange. Die letzten Fahrstunden hatte ich auf trockenen Straßen absolviert, zur Zufriedenheit meines Fahrlehrers. Als ich mit dem Fahrrad zur Prüfung aufbrechen wollte, lag ich gleich auf dem schneebedeckten Boden – ausgerutscht. Auf der Donaubrücke geriet ich mit dem Fahrrad ins Schlingern. Die Theorieprüfung hatte ich denkbar knapp bestanden. Ein falsches Kreuzchen mehr, und ich hätte nicht einmal vorfahren dürfen. Im Auto der nächste Schock: Der Prüfer und ich waren uns auf den ersten Blick unsympathisch. Aber daran hat es dann nicht gelegen. Ich fiel durch, weil ich ein Vorfahrt-Schild übersah. Nur das beherrzte Bremsen meines Fahrlehrers verhinderte Schlimmeres. Fazit des Prüfers: „Das war wirklich schlecht. Sie haben die Prüfung nicht bestanden.“ Zu Hause musste ich mein Scheitern den Eltern erklären, was fast unmöglich war. Denn in Ingolstadt, der Audi-Stadt, muss man Benzin im Blut haben. Es war Freunden und Verwandten

schon schwer zu erklären gewesen, dass ich nicht sofort mit 18 den Führerschein gemacht hatte, sondern erst eineinhalb Jahre später. Mir reichte es, dass es in meinem Freundeskreis ausreichend Autobesitzer gab. Auch der Spitzname „Beifahrer“ störte mich wenig. Doch der Führerschein musste her. Am Samstag nach der vermasselten Prüfung ließ mich mein Vater auf einem öffentlichen Parkplatz rückwärts einparken. Das klappte unerwartet gut. Als mein Fahrlehrer mich für eine weitere Fahrstunde abholte, fragte meine Mutter ihn, wieso es denn das erste Mal nicht geklappt habe. Die Antwort: „Er hat sich aber ziemlich dumm angestellt.“ Dafür lief die zweite Prüfung problemlos. Die März-Sonne schien, und ich fuhr Prüfer und Fahrlehrer, die sich kannten, durch den Ingolstädter Norden spazieren. Die beiden unterhielten sich angeregt. Den Führerschein konnte ich einen Tag später abholen. Ich habe ihn seitdem nicht abgeben müssen. Doch meine Beziehung zum Auto blieb unterkühlt. Keine Spur von Benzin im Blut.

Der Autor ist Wirtschaftsredakteur.

Nina Hewelt

OHNE SCHULTERBLICK ABGEBOGEN

Meine erste Führerscheinprüfung verlief unspektakulär. An einer abschüssigen Straße musste ich bei Rot an der Ampel halten und wäre meinem Vordermann fast an die Stoßstange gerollt. An der gleichen Kreuzung nahm ich einem anderen die Vorfahrt. Danach beschleunigte ich auf dem Zubringer einer Schnellstraße auf 80 Kilometer in der Stunde, 50 waren erlaubt. Ich spürte die Nervosität meines Fahrlehrers, obwohl er sich angeregt mit dem Prüfer unterhielt. Schließlich bog ich ohne Schulterblick um ein geparktes Auto. Ich durfte noch bis zum „Real“-Parkplatz weiterfahren – wo schon so mancher Bremer Fahrschüler heulend aus dem Auto stieg. Bestanden hatte ich nicht. Die Rückfahrt verbrachte ich weinend auf dem Beifahrersitz. Wochen später stand die zweite Prüfung an. Leider hatte ich eine Blasenentzündung. Prüfung machen? Zu Hause bleiben? Ich entschied mich für die erste Variante. Nichts trinken vorher, dann passt das schon. Aber nichts passte. Ich kurvte lässig durch die Straßen, parkte ein, fuhr auf der Autobahn, doch der einzige Gedanke galt meiner Blase. Schon nach fünf Minuten konnte ich mich nur

nach auf die Schmerzen konzentrieren. Der Verkehr und die Prüfungssituation erschienen einfach nicht mehr so relevant. Ich fuhr ziemlich souverän. Kein nervöses Zucken auf dem Beifahrersitz, kein Räuspern von der Rückbank. Irgendwann hielt ich es nicht mehr aus. Ich musste so dringend zur Toilette, dass ich am nächsten Stoppschild stehen blieb, durchatmete und Prüfer und Fahrlehrer fragte, ob wir die Fahrt unterbrechen könnten. „Wir sind gleich fertig, rechts abbiegen, die Straße runter, dann sind Sie erlöst“, sagte mein Fahrlehrer. Ich bog auf den Parkplatz und hörte im Hintergrund: „Gehen Sie erst mal zur Toilette. Danach berichten wir vom Ergebnis.“ Noch bevor ich mich abgeschnallt hatte, öffnete ich die Tür und ließ die Füße von den Pedalen. Der Wagen würgte gurgelnd und machte einen Satz nach vorne. Ich sah mich schon in der dritten Fahrprüfung. Aber außer diesem Fauxpas hatte ich alles gemeistert. Ich bekam eine Standpauke – und den Führerschein.

Die Autorin ist Volontärin in der Grafischen Gestaltung.

FOTOS FRANKRÖTH



Matthias Wyssuwa

DIE MASCHE MIT DER LINIE

Es war Betrug, es kann nicht anders gewesen sein. Alles lief so gut: seitlich einparken, rückwärts einparken, Blinker setzen, überholen. Kein Unfall, kein Drama. Es lief sogar ganz hervorragend, was ja kein Wunder war, nach den vielen Stunden in Muttis Renault auf den verwaisten Industriebrache-Parkplätzen der Stadt, nach dem fehlerlosen Auftritt beim Theorietest und überhaupt: Ich liebte das Fahren. Und trotzdem, kurz vor dem Ziel: durchgezogene Linie überfahren, durchgefallen. Die Liebe blieb unerwidert, das mit der Linie glaube ich bis heute nicht. Betrug! Wie ich darauf kam? Der erste Teil der Antwort ist kurz: Ich konnte ja nicht schuld sein. Der zweite Teil ist etwas länger, ich musste ihn mir erst argumentativ zurechtbiegen, als ich erkannte, dass all jene, die mir sagten, es seien immer die besten Fahrer, die durch die Prüfung fielen, selbst nie durch die Prüfung gefallen waren, mich daher verhöhten und alles noch schmerzhafter machten. Dieser Teil beginnt mit dem Bedürfnis, die Schuld für das eigene Versagen bei Anderen zu suchen, und so witterte ich, wie man das eben so macht im Osten, eine Verschwörung. In der Hauptrolle: mein Fahrlehrer. Ich habe ihn, mit all den Jahren Abstand darf man das mal so frei schreiben, nie gemocht. Und er mich auch nicht. Nie lachte ich über seine Witze, ich selbst machte erst gar keine, die Sache mit dem Abitur verstand er so wenig wie ich das Leben ohne. Er war alt, ich war jung, und auch wenn ich das Fahren liebte, waren mir Autos recht egal, zumal sein BMW. Das Einzige, was uns verband, war die Begeisterung für schöne Mädchen in meinem Alter. Das reichte für ein paar Sprüche, aber nicht für eine solide Kumpelschaft. Da zudem die Fahrschule nicht den besten Ruf hatte, weil sie die billigste war (weshalb ich sie gewählt hatte), lag der Betrugsverdacht nahe: Der Fahrlehrer hat sich mit dem Prüfer zusammengetan, um mich durchfallen zu lassen und mich so zu weiteren Fahrstunden und Prüfungen zu zwingen. Für mich klang das schlüssig, für andere nicht. Ich machte all die zusätzlichen Fahrstunden und fiel auch beim zweiten Anlauf durch, was meinen Betrugsverdacht nur erhärtete. Ich bezahlte am Ende so viel wie meine Freunde, die von ihren Eltern zu guten Fahrschulen geschickt worden waren, bevor endlich beim dritten Anlauf das Happy End nicht mehr aufzuhalten war. Doch immer noch denke ich wütend zurück an diesen Betrug, jedes Mal, wenn ich eine durchgezogene Linie überfahre.

Der Autor ist Politikredakteur.

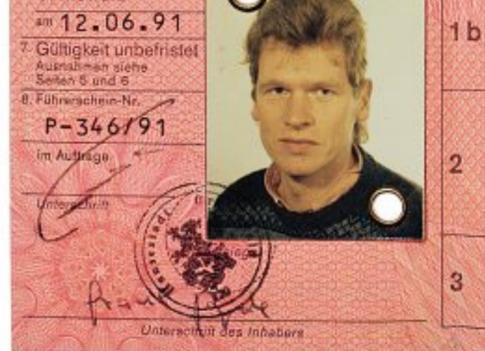


Reinhard Müller

DER PFEIL NACH RECHTS

Mein Fahrlehrer hat mich fürs Leben geprägt. Weniger deshalb, weil er mehrfach verheiratet war und schon am Morgen Hochprozentiges trank. Nein, er gab auf der Landstraße das unsterbliche Motto „lieber 102 als 98“ aus. Noch besser: Als einmal eine Fahrschülerin nach Verlassen einer Ortschaft auf sein Kommando „Beschleunigen“ Gas gab, drückte er sein eigenes Pedal mit den Worten „Das ist kein Beschleunigen“ voll durch. Herrlich! Auf einer langen Überlandfahrt nahm er die Fahrschulschilder ab und ermunterte uns, den Turbodiesel auszufahren. Schön. Was will man mehr, als nicht als Schüler erkannt zu werden. Der Fahrlehrer verhielt sich damals schon nach dem weisen Satz meines in Rom lebenden Onkels über den Fahrstil der Italiener: leben und leben lassen. So ließ er auch mal anderen die Vorfahrt, großzügig mit der Lichttupe blinkend. Also eine gute Ausbildung, noch dazu in nur drei Wochen in einer Art Internat in Nienburg an der Weser, in das Schüler aus ganz Norddeutschland in den Osterferien kamen, sogar eine junge Dame aus West-Berlin, um den Lappen abzustauben. Ein kleiner Nachteil vielleicht: Man lernt die Stadt der Prüfung erst während der Fahrstunden kennen; ich war immerhin mit den Eltern ein paar Mal durch Nienburg und daran vorbeigefahren. Der Prüfer unserer Gruppe hatte vor uns schon einige durchrasseln lassen. Aber es ging gut los: Ich parkte rückwärts ein wie kaum je vorher oder nachher. Dann setzt die Erinnerung teilweise aus. Es schien ganz gut zu laufen, bis in einem mir bis dahin unbekanntem Wohngebiet eine lange Verkehrsinsel auftauchte. Und, nun ja, auf ihr stand ein kleines, zerbeultes, rundes Schild mit Pfeil nach rechts unten. Ich rollte jedoch sachte geradeaus weiter – und mein Fahrlehrer stieg in die Eisen wie sonst nur beim Gasgeben. Zu Recht natürlich. „Zurück zur Fahrschule!“ Wie in Trance bretterte ich zurück, eher mit 60 als mit 50. Noch bevor sich nach den Ferien zu Hause der Frust richtig setzen konnte, kam der Anruf: Wiederholungsprüfung gern in zwei Wochen. Es war eher eine Überlandfahrt. Ich zeigte beim Einparken zu viel Respekt vor dem Bordstein und fuhr sogar auf der Landstraße recht langsam, weil ich nicht sicher war, ob da irgendwo ein „70“-Schild stand. Aber ich hielt nach fünf Wochen und viel Internatsspaß den Führerschein in den Händen. Es hat sich gelohnt. Und was war die Lehre daraus? Immer rechts vorbei? „Raser sind schneller am Ende“? Sagen wir lieber: leben und leben lassen.

Der Autor verantwortet die Seiten „Zeitgeschehen“ sowie „Staat und Recht“.



Frank Pergande

EIN VORFAHRTFEHLER

An meinem 18. Geburtstag dachte ich über mein künftiges Erwachsenenleben nach und definierte es vor allem danach, was in ihm nicht möglich sein würde. Ich bin in der DDR aufgewachsen. Ich war mir deshalb sicher, nie den Westen sehen zu dürfen. Ich war mir auch sicher, niemals eine Fahrerlaubnis zu bekommen, wie der Führerschein in der DDR hieß. Wozu sollte ich auch eine Fahrerlaubnis besitzen, wenn ich sowieso nie zu einem Auto kommen würde – oder was man so in der DDR für ein Auto hielt. Die Wartezeit für einen Trabant oder Wartburg betrug Jahrzehnte, ich hätte mich als Kleinkind anmelden müssen. Ich war dann 33 Jahre alt und die DDR gerade Geschichte, als ich nicht nur in den Westen kam, sondern in Greifswald, wo ich lebte, in den Genuss eines kleinen Dienstwagens, ohne Fahrer, versteht sich. Also musste ich nun doch das Fahren lernen, aus Sicht meiner Mitschüler als der Opa im Kurs. Es kam die Führerscheinprüfung. Im Theoretischen war ich ohne Fehler. Als es an das Praktische ging, wollte ich meinem Fahrlehrer wie meinem Prüfer zeigen, wie man ein Auto richtig lenkt. Ich fuhr sicher und forsch zugleich. Zurück auf dem Hof der Fahrschule erfuhr ich zu meiner Verblüffung, dass ich durchgefallen war. Und zwar wegen eines schweren Vorfahrtfehlers, den ich nicht einmal mitbekommen hatte. So landete ich denn abermals bei meiner Überzeugung, niemals im Leben ein Autofahrer zu werden. Die Wiederholungsprüfung brachte unter anderem die Herausforderung, längs einparken zu sollen. Geübt hatte das mein Fahrlehrer mit mir nicht, ich glaube, aus Mangel an Gelegenheiten in Greifswald. So entstand der Moment, in dem ich einfach aussteigen, nach Hause gehen und mich nie wieder hinter ein Lenkrad setzen wollte. Ich musste den Impuls unterdrücken und mich auf das Einparken konzentrieren. Mir zitterten derart die Knie, dass ich wieder einmal dachte: Das wird nie was. Auf dem Hof der Fahrschule sagte der Prüfer: „Da kriegen Sie noch Routine. Sie haben bestanden.“ Das liegt nun mehr als ein Vierteljahrhundert zurück. Routine? Bis heute bewundere ich, wie Autofahrer längs einparken, selbst in kleinste Lücken. Ich glaube, ich habe da eine kleine posttraumatische Belastungsstörung.

Der Autor ist Korrespondent für die Bundesländer Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern.



„FRÜHER WAREN AUTOS SCHÖNER“

Ernst Hebeker, Sprecher des Deutschen Bundestags, über seinen ersten VW Käfer, die letzten Oldtimer, das absolute Motorengehör und den Reiz einer ziemlich unvernünftigen Leidenschaft

Fotos Julia Zimmermann

Herr Hebeker, woran denken Sie, wenn Sie den Begriff Interceptor hören?

An ein Auto aus den sechziger Jahren der britischen Firma Jensen. Es war eines der ersten Serienfahrzeuge mit Vierradantrieb. Heute ist das ein teurer Oldtimer, manche Ersatzteile sind nur schwer zu bekommen. Für Normalverbraucher ist das ein weit entfernter Traum.

Übersetzt bedeutet das Wort Interceptor Abfangjäger. Wieso heißt das Modell so?

Die britische Automobilindustrie hatte eine enge Verbindung zur Flugzeugindustrie. Es gibt auch andere interessante Verbindungen dieser Art. Zum Beispiel der schwedische Autobauer Saab, der aus einem Unternehmen für Flugzeugbau entstand. Die frühen Autos von Saab hatten zumindest von außen eine gewisse Ähnlichkeit mit Flugzeugcockpits.

Gab es das auch in Deutschland?

Ja. Denken Sie an den Kabinenroller von Messerschmitt: Ein Flugzeughersteller baute Autos. Die Glaskuppel erinnerte an die Flugzeuge der dreißiger Jahre. Die Verbindung von Flugzeugen und Autos war nicht selten. Ich vermute, daher kommt auch der Name Interceptor.

Die meisten Menschen denken bei der Frage nach englischen Sportwagenherstellern vielleicht an Jaguar, James-Bond-Fans noch an Aston Martin. Wie kommt es, dass der Sprecher des Deutschen Bundestags so einen exotischen Hersteller wie die Firma Jensen kennt?

Ich habe mich seit meiner Kindheit sehr für Autos interessiert.

Warum?

Das weiß ich auch nicht. Vielleicht hängt es damit zusammen, dass ein Kind der fünfziger Jahre wie ich das Auto in besonderer Weise mit Freiheit verbindet, mit Bewegung, mit Selbständigkeit. Mein erster eigener VW Käfer war für mich ein enorm wichtiges Instrument zur Verwirklichung meiner persönlichen Freiheit. Das kann man heute vielleicht nicht mehr in dem Maße nachempfinden.

Traumziel Sitzenbleiben: Wenn sich Ernst Hebeker ein Auto wünschen dürfte, fiel seine Wahl auf einen Jaguar E-Type. In der Berliner Classic Remise durfte er schon mal Platz nehmen. Der Sprecher des Deutschen Bundestags ist einer der ruhigen Akteure im bisweilen aufgeregten Berliner Politikgeschäft. Hebeker, der in den fünfziger Jahren in Niedersachsen geboren wurde, studierte Literaturwissenschaft. Er ist Reserveoffizier und arbeitete lange als Journalist. Bis 2007 war er Chefredakteur des „Münchner Merkur“.

Tolle Autos, aber irgendwie auch ewige Nachkriegszeit, die eines Tages überwunden war.

Sie kennen viele Details aus dem Inneren der Autos. Sind Sie ein Technik-Freak?

Das wäre eine Übertreibung. Es ist eine Kombination aus verschiedenen Motiven. Ich interessiere mich kulturhistorisch für alte Autos, habe aber auch eine gewisse Affinität zur Technik, zumindest zur analogen, zur Mechanik. Die heute allgegenwärtige Elektronik in Autos kann nicht die Freude an mancher mechanischen Lösung von früher ersetzen. Das gilt für Nähmaschinen ebenso wie für Uhren. Und eben Autos. Heute ist ein Auto eine Blackbox mit hochkomplexer Elektronik und möglichst wenig Mechanik.

Das finden Sie nicht schön?

Vermutlich wird diese Entwicklung dafür sorgen, dass es irgendwann keine Oldtimer mehr gibt, wie Leute wie ich sie mögen.

Die heutigen Autos werden keine Oldtimer?

Das nehme ich an. Ihnen fehlt jeglicher ästhetische Reiz, auch in der Technik.

Waren die Autos früher schöner?

Natürlich ist das eine Geschmacksfrage. Ich persönlich antworte mit einem klaren Ja. Autos waren früher schöner. Wenn man heute Menschen beobachtet, die einem Oldtimer hinterhersehen, entdeckt man oft eine Begeisterung für die Ästhetik.

Als es losging mit Ihrer Autobebgeisterung, was war da Ihr Favorit, Ihr unerreichbarer Traumwagen?

In der kleinen Stadt in Niedersachsen, in der ich aufgewachsen bin, führen sowohl der Arzt als auch der Tierarzt eine Borgward Isabella. Ein völlig unerreichbarer Traum. Die Industriellen fuhren Mercedes. Der Stern als mein Symbol für Träume stammt aus dieser Zeit. Viel später habe ich einen solchen Traum dann auch verwirklichen können. Damals wie heute speist sich die Anziehungskraft, die bestimmte Autos auf mich ausüben, aber auch aus der Unerreichbarkeit. Das galt beispielsweise für den ‚Barockengel‘ von BMW, mit einer V8-Maschine und einer herrlich geschwungenen Karosserie.

Der BMW 507 gehörte nicht zu Ihren Träumen?

Schon deswegen nicht, weil man ihn nicht auf der Straße sah. Das waren die Autos von Filmstars. Ein 507 kostet heute weit über eine Million Euro. So etwas sind Anlageobjekte von Finanzinvestoren, die sie in der sicheren Erwartung kaufen, dass sie noch viel teurer werden, weil sie so selten sind. Das ist nicht innerhalb der Reichweite eines normalen Oldtimer-Fans.

Sie waren lange politischer Journalist, sind Sprecher des Deutschen Bundestags und schon beruflich gezwungen, zu abgewogenen und vernünftigen Urteilen zu kommen. Ist die Beschäftigung mit Oldtimern auch eine Spielwiese, auf der Sie unvernünftig sein dürfen?

Das ist wohl so. Es kommt noch etwas hinzu. Als Journalist muss man Menschen und Dinge beschreiben, und es besteht immer die Gefahr, dass man sich in den Weiten der zu beschreibenden Welt verliert. Autos, allemal alte, sind wie eine konkrete Gegenwelt. Das brauche ich schon für meine persönliche Stabilität. Ich lese alles, was ich über Oldtimer in die Finger kriege, das interessiert mich, begeistert mich und gibt mir Abstand, Kraft und Ausgleich.

Wenn man den Spritverbrauch eines Maserati Quattroporte oder eines Lamborghini Miura betrachtet, so sind beide Fahrzeuge Geschöpfe der Unvernunft. Und trotzdem geniale Zeugnisse der Autobaukunst?

So sehr Ihr Hinweis auf die Unvernunft berechtigt sein mag: Es gibt in Deutschland ungefähr 340.000 Oldtimer, die mit H-Kennzeichen zugelassen sind, also Fahrzeuge im Alter von mehr als 30 Jahren. Die spielen gegenüber dem Gesamtbestand von etwa 45 Millionen Fahrzeugen in Deutschland ökologisch betrachtet überhaupt keine Rolle. Diese geringe Zahl von Autos, die ohne Katalysator und mit hohem Spritverbrauch herumfahren, nun auch noch in die Umweltzange zu nehmen, wäre ziemlich unsinnig. Außerdem werden sie nicht täglich, sondern nur sehr selten gefahren.

Ich durfte mal den Zwölfzylinder eines Ferrari 400 starten. Da muss man gar nicht mehr losfahren, da ist schon das Hinhören ein Fest. Wie wichtig ist für Sie das Geräusch eines Autos?

Das ist ein zentraler Bestandteil des ästhetischen Gesamtpakets, das ein Oldtimer nun mal ist. Oder, um es direkter zu sagen: Das Motorengeräusch ist Musik. Ich konnte schon als kleines Kind nur am Geräusch feststellen, welches Auto gerade vorbeifährt. Da konnte ich die Marken noch kaum aussprechen. Unser Gemüschändler fuhr seinerzeit ein dreirädriges Lieferfahrzeug der Firma Tempo. Da hatte jemand einen VW-Motor eingebaut. Ich habe meine Eltern damals gefragt, warum der Herr Rosenberg in seinem Tempo-Auto einen Käfer-Motor habe. Die Erwachsenen konnten sich nicht erklären, wie ein Kind das heraushören konnte.

Der Hersteller kann das Motorengeräusch ja durchaus beeinflussen.

Ja, das ist technisch natürlich möglich. Die Firma Porsche hat gerade aus ökologischen Gründen in einem Modell den Sechszylinder-Motor durch einen Vierzylinder-Turbo ersetzt. Der Motor leistet mindestens so viel wie sein Vorgänger, aber die Fans beklagen, dass das wahre Geräusch fehle. Alles kann man mit Technik nicht ausgleichen. Ein bisschen ist es wie der Unterschied zwischen einem Livekonzert und einer Musikkonzerte.

Das Problem wird durch die Zunahme von Elektroautos nicht geringer.

In der Tat, man kann Geräusche zwar künstlich herstellen, aber nicht beliebig.

Wie finden Sie Elektroautos?

Die Vernunft sagt mir, dass das eine sehr sinnvolle Sache ist.

Okay, ich habe verstanden.

Naja, die Unvernunft, die nun mal konstitutiver Bestandteil der Liebe zu alten Autos ist, rebelliert dagegen. Der luftgekühlte Sechszylinder eines alten Porsche 911 erzeugt einen Klang, der durch nichts zu ersetzen ist. Elektromotoren haben Gabelstapler und ähnliche nützliche Gerätschaften.

Bestimmte Autos sind in der Geschichte mit bestimmten Momenten verbunden. Albert Camus starb in einem Facel Vega. Auch Filme werden oft entlang von Autos erzählt. Eines der letzten großen Beispiele ist Clint Eastwoods „Gran Torino“. Wie wichtig ist das für Ihre Beschäftigung mit alten Autos?

Sehr! Als Schüler habe ich Jerry-Cotton-Romane gelesen. Der fuhr einen roten Jaguar E. Wahrscheinlich eines der bedeutendsten ästhetischen Monumente der Automobilgeschichte. Filmfans werden sich an „Harold und Maude“ erinnern. Die fuhren in einem solchen Jaguar E-Type herum, der zum Leichenwagen umgebaut worden war.



„ALTE AUTOS SIND FÜR MICH WIE EINE GEGENWELT.“

Oder denken Sie an all die französischen Gangsterfilme, in denen der Citroën DS, die „Göttin“, auftaucht oder die Gangsterlimousine 11 CV. Die ganze Filmgeschichte ist voll von Autos, die eine zentrale Rolle spielen.

Legen Sie beim Auto auch mal selbst Hand an, sind Sie also das, was man einen Schrauber nennt?

Mein erster Käfer war aus mehreren Unfall-Exemplaren zusammengeschaubt. Als Student war ich außerdem notgedrungen ein Schrauber, weil ich kein Geld hatte, meine Autos in die Werkstatt zu bringen. Werkzeuge und Tipps bekam ich von Freunden und Kommilitonen. Außerdem gab es die Bücher von Dieter Korp, „Jetzt helfe ich mir selbst“, für viele Modelle. Man konnte an den alten Autos ja auch viel machen. Ich habe mal für 50 Mark vom Schrottplatz einen gebrauchten VW-Motor gekauft und eingebaut. Der war an vier Schrauben aufgehängt. Der lief noch 80.000 Kilometer. Ein Getriebe würde ich nicht auseinanderschrauben, und von der Elektrik lasse ich sowieso die Finger.

Haben Sie einen Oldtimer?

Nein. Das ist ein Zukunftsprojekt. Für einen Oldtimer braucht man viel Zeit, weil so ein Fahrzeug nie fertig und perfekt ist wie ein Neuwagen. Diese Zeit habe ich nicht. Außerdem ist Berlin mit seinem Großstadtverkehr und dem ständigen Stop and Go ein ungünstiges Pflaster für empfindliche alte Wagen. Zudem braucht man einen sicheren Stellplatz. Es gibt nicht nur Oldtimer-Fans, sondern auch eine kriminelle Szene, deren Mitglieder begehrte Einzelteile abschrauben, um sie zu verkaufen. All das zusammengenommen führt bislang dazu, dass ich meine Begeisterung noch nicht materialisiert habe. Aber das Projekt ist natürlich im Kopf. Ich beschäftige mich nicht mein Leben lang mit diesem Thema, um es abschließlich bei der Theorie zu belassen. Die Krönung kommt noch.

Haben Sie schon ein Modell im Auge?

Man muss ja irgendwie anfangen. Es wird Ihnen nicht entgangen sein, dass ich eine enge Beziehung zu VW habe. Also: Ein Käfer aus den sechziger Jahren als Oldtimer würde mir schon gefallen. Ich würde den auch wirklich benutzen wollen. Das wäre eine Rückkehr zu den Wurzeln. Ich würde mich dann sicher wieder in jenen Urlaub zurückversetzt fühlen, in dem wir mit dem Käfer nach Italien gefahren sind, meine kleine Schwester mit einem fürchterlich kratzenden Teddybär neben mir saß und die Heizung des Familienautos sich in praller Sommerhitze nicht ausschalten ließ.

Welches Auto fahren Sie im Alltag?

Meine Frau und ich fahren an unseren beiden Wohnsitzen jeweils ein Auto aus Stuttgart-Untertürkheim. Zusammen sind beide fast 34 Jahre alt, also eine Art kombinierter Oldtimer.

Wenn die berühmte gute Fee zu Ihnen käme und Sie ohne Rücksicht auf Geld oder andere irdische Zwänge einen Oldtimer aussuchen dürften: Welcher würde es werden?

Ich habe ja in unserem Gespräch schon von ihm geschwärmt: ein Jaguar E-Type der ersten Serie. Mit Sechszylinder-Motor und nicht der späteren Zwölfzylinder-Variante für den amerikanischen Markt. Und natürlich nicht als Cabriolet, sondern als Coupé. Wie Jerry Cotton ihn fuhr.

Die Fragen stellte Eckart Lohse.

**BEYERDYNAMIC DT 1990 PRO**

Auch wenn die Messe High End in München das Highlight der Branche ist: Die Halle 1, wo die Audiohersteller ihre Stände haben, sollte man nicht unterschätzen. Dort findet man immer spannende Neuheiten. Beyerdynamic wird dieses Mal einen neuen Kopfhörer mitbringen. Der DT 1990 Pro ist eigentlich für Profis im Studio, die einen unverfälschten, klaren und linearen Klang bevorzugen. Wer den Sound auch zu Hause mag, sollte sich solche Modelle ruhig mal anhören. Weil der Beyerdynamic ein offenes Modell ist, könnte er mit knapp 600 Euro eine „günstige“ Alternative zu High-End-Kopfhörern sein, die meist jenseits der 1000 Euro liegen. Wir werden ihn in Berlin auf jeden Fall eine Weile aufsetzen.

PHILIPS ONEBLADE PRO

Philips hat auf der IFA einen mächtigen Stand. Neben den üblichen Fernseh- und Audio-Produkten zeigt das Unternehmen auch viele Gadgets, mit denen Besucher gesund werden oder zumindest gesund aussehen sollen. Frauen dürften daran mehr Spaß haben, Männer kommen aber auch nicht zu kurz. Dieses Jahr verspricht Philips eine Weltneuheit im „Male Grooming“. OneBlade Pro sei „kein Rasierer und kein Trimmer“. Aber irgendwie doch. Denn man kann damit Barthaare beliebiger Länge bearbeiten. Bei 0,4 Millimeter ist Schluss. 200 Mal pro Sekunde bewegt sich ein Schermesser hin und her, um die Haare zu kürzen. Nass- und Trockenrasur sind möglich. Also ran an den Bart!

**TEFAL SMART PROTECT**

Das Bügeleisen wird im Haushalt häufig unterschätzt. Wer seine Hemden und Blusen nicht in die Reinigung bringt, quält sich womöglich täglich mit einem alten heißen Eisen. Dabei kann Bügeln schon jetzt einfach sein. Tefal will es mit Smart Protect noch einfacher machen. Es ist ein One-Heat-Fits-all-Produkt für Anfänger. Man muss keine Temperatur mehr auswählen. Unter das Bügeleisen darf sich jeder Stoff legen. Ansonsten kann das Smart Protect, was die meisten können: dampfen. Oder, genauer ausgedrückt: „Bei besonders hartnäckigen Falten lässt sich ein Extradampfstoß von 150 g/min aktivieren.“ Damit es das möglichst lange tut, stürzt es sich auf die Kalkpartikel im Wasser, so dass sie sich nicht ablageren können.

**LIEBHERR BLUPERFORMANCE**

Samsung macht mit seiner Weißen Ware deutschen Unternehmen heute starke Konkurrenz und ist in manchen Segmenten sogar schon Marktführer. Trotzdem dürften weiter viele an den Ständen von Herstellern wie Liebherr vorbeischauchen, um sich nach 20 Jahren mal wieder über einen Kühlschrank zu informieren – so lange hat der alte gehalten. Energieeffizient sind sie mittlerweile alle, Gemüse frisch halten können sie auch, selbst am Design gibt es wenig zu meckern. Der Trend geht zum vernetzten Kühlschrank. Die BluPerformance-Reihe soll den Kunden „neue Interaktionsmöglichkeiten für das Lebensmittelmanagement“ bieten. Die Kommunikation übernimmt die SmartDeviceBox. Wir sind gespannt, ob der Kühlschrank uns dann auch füttert.

YAMAHA DISKLAVIER ENSPIRE

Das Disklavier Enspire sollten sich IFA-Besucher nicht entgehen lassen. Gerade unmusikalische Menschen werden entzückt sein. Klavier oder Flügel spielen ohne Pianist! Wie von Geisterhand bewegen sich Tasten und Pedale! Aus den Lautsprechern im Hintergrund wird der unsichtbare Pianist von anderen Instrumenten und Vocals begleitet. Der japanische Hersteller wollte mal wieder wissen, was technisch möglich ist, und stattet die Flügelinstrumente optional damit aus. Ein kleiner Computer unter dem Flügel zeichnet die Bewegungen der Klaviatur auf, die mit Hilfe von Sensoren und Laserlicht gemessen werden. Die digitalisierten Informationen steuern dann Servomotoren, die mit einem Stößel hinten die Tasten anheben. Anschauen, zuhören und staunen!



FOTOS: HERSTELLER

**AEG SENSECOOK**

Ein ungebrochener Trend bei Herstellern der Weißen Ware ist die Automatisierung des Kochens und Bratens. Dem Hobby-Koch soll möglichst viel Arbeit abgenommen werden, damit er mit einem Gläschen Prosecco bei seinen Gästen stehen kann, um dann entspannt das Menü aufzuschreiben zu können. Der SenseCook von AEG ist so ein Gehilfe. Weil dieser Backofen einen Kerntempersensor hat, der die Daten an ein Farbdisplay liefert, berechnet er die Garzeit selbständig. Die Unterhaltung mit den Gästen muss nicht ständig unterbrochen werden, um das Fleisch zu kontrollieren. Man könnte natürlich auch ein normales Bratenthermometer ins Fleisch stecken und sich per Bluetooth auf dem Smartphone benachrichtigen lassen. Doch damit lockt ein anderer Hersteller.

YAMAHA RX-V

Für Yamaha ist die IFA die wichtigste internationale Messe des Jahres. Auch dieses Mal hat das japanische Unternehmen wieder einen riesigen Stand gemietet, um seine Neuigkeiten für die Besucher mit größtmöglicher Wirkung präsentieren zu können. Auf dem Gebiet der Receiver wäre das gar nicht nötig, dort gilt Yamaha immer noch als feste Bank. Das Flaggschiff der RX-V-Reihe empfängt Signale von Blu-ray-Discs in Dolby Atmos und DTS:X, streamt Inhalte vom Smartphone oder Tablet und versorgt bis zu sieben Lautsprecher und einen Subwoofer mit 160 Watt pro Kanal. Natürlich kann jeder Cineast den Receiver mit einem beiliegenden Mikrofon zu Hause einmessen, damit die Töne auch dort im Raum erklingen, wo sie der Regisseur vorgesehen hat.

**SAMSUNG ADDWASH**

Was hat sich Samsung dabei nur gedacht? Eine Waschmaschine, in die man im laufenden Betrieb noch Wäsche einwerfen kann? Na ja, es könnte ziemlich praktisch sein. Wer nicht jede Ecke vorher durchsucht, findet immer mal ein paar Socken oder ein T-Shirt, das noch in die Wäsche muss. Bei der AddWash wirft man die vergessenen Teile nun einfach in die kleine Klappe am Bullauge. Die Maschine erkennt den Gewichtszuwachs, ein Algorithmus passt das Waschprogramm an. Acht Kilogramm gehen insgesamt rein. Das neue Modell WD5500 kann die Wäsche auch trocknen. Sollte jemand im Nachgang keine Socken mehr finden, profitiert er immer noch von Funktionen wie „Flecken intensiv“ und „AirWash“.

**WMF KULT X SPIRALSCHNEIDER**

Dieser Spiralschneider dürfte nicht das einzige Gerät auf der IFA sein, mit dem ein Hersteller Gemüseliebhaber auf seine Seite ziehen will. Veganer, Kohlenhydrate-Hasser und Weizen-Allergiker brauchen einfach Alternativen zu ihren Tofu-Bratlingen. Wie wäre es also mit Gemüsepasta? Man steckt die Zucchini oder Möhre oben in die Öffnung, schiebt sie mit dem Stößel nach unten, und das Gemüse landet als Spirale im Behälter. Jetzt beginnt erst die Arbeit. Denn was fängt der Veganer damit an? In Öl dünsten? Oder darin frittieren? Hoffentlich läutet der Spiralschneider nicht das Ende der Spaghetti ein. Vermutlich nicht: Denn von WMF gibt es natürlich auch eine Pastamaschine.

**KRUPS LATTE SMART**

Am Kaffeefullautomaten kommt bald kein Haushalt mehr vorbei. Noch brüht die Hälfte aller kaffeetrinkenden Deutschen ihren morgentlichen Schwarzen mit der Maschine, und jeder Dritte wirft ein Pad in sein Gerät. Doch schon jeder Fünfte zieht sich Espresso, Café Crema, Cappuccino und Latte Macchiato aus dem Vollautomaten. Weil die Elektromärkte und Amazon voll sind mit verschiedensten Modellen, fällt es zunehmend schwerer, sich von anderen abzusetzen. Angesagt ist zur Zeit die Bedienung per App. Krups hat mit der Latte Smart nun auch so eine Maschine im Angebot. Der Kaffeetrinker tippt auf sein Getränk auf dem Smartphone, und schon läuft die Maschine los. Der Nutzer auch, denn entnehmen muss man die Tasse immer noch selbst.

TECHNEWS

Bald beginnt die IFA in Berlin. Wir haben uns vorab ein Dutzend Neuheiten angesehen.

Von Marco Dettweiler

**ROWENTA CLEAN & STEAM**

Als würde uns der Partner nicht schon genug mit einem Staubsauger quälen! Rowenta tut alles dafür, dass wir jetzt auch noch den Boden wischen müssen. Mit einem einzigen Gerät! Clean & Steam heißt das Motto: Nachdem die Teppichböden gesaugt sind, kann es nach einer halben Minute gleich in Küche und Bad weitergehen. Mit 0,7 Liter Wasser schafft der Dampfreiniger 100 Quadratmeter oder 40 Minuten auf Laminat, Holz, Stein, Marmor oder Fliesen. Der Clean & Steam kommt ohne Reinigungsmittel aus, der heiße Wasserdampf sorgt für Hygiene, weil er fast alle Bakterien und Keime rötet. Bleibt nur noch der Weg zum Müll-eimer, um den Staubcontainer auszu-leeren, und zur Waschmaschine, um den Mikrofaserstoff zu reinigen.

**SAMSUNG S-UHD 88 ZOLL**

Was wäre die IFA ohne Fernseher? Seit vielen Jahren versuchen die Hersteller, immer wieder neue Trends zu etablieren. Manchmal dauert es Jahre, bis sie dann beim Kunden ankommen. So warb man schon 2006 für hochauflösende Fernseher, obwohl es kaum Abspielgeräte und Inhalte gab. Dann wollten sie uns recht eindimensional einreden, dass 3D

die Zukunft sei. Alles Vergangenheit! Vor drei Jahren begannen die Hersteller damit, den Bildschirm zu biegen. Und nun muss man unbedingt S-UHD haben: licht- und farbintensivere Bilder. Marktführer Samsung präsentiert auf der IFA sein neues Flaggschiff, das diesen Titel mit seinen 88 Zoll verdient: Auf gut Deutsch sind das 2,23 Meter. Und das ist keine optische Täuschung.

Eckhard Seeber, jahrzehntelang Chauffeur von Helmut Kohl, wohnt mit seiner Frau etwa einen Kilometer Luftlinie vom Haus des Altkanzlers im Ludwigshafener Stadtteil Oggersheim entfernt. Aber Eckhard Seeber sagt nicht: einen Kilometer. Sondern: „Fünf Minuten Fahrt mit dem Auto.“ Die Strecke ist er früher tausendfach gefahren. „Nach drüben.“ Diesen Begriff verwenden die Seebers, wenn sie über das Anwesen der Kohls sprechen. „Drüben“ – das klingt zugleich ganz nah und sehr weit weg. Und genau so ist es.

Wir haben uns eigentlich verabredet, um allgemein über den Beruf des Chauffeurs zu sprechen. In den Vorgesprächen hatte Seeber angedeutet, dass er nicht noch einmal in den alten Erinnerungen an seinen einstigen Chef wühlen wolle. „Das hat alles schon mal in den Zeitungen gestanden.“ Im Haus der Seebers wird aber schnell klar, dass es für beide Seiten künstlich wäre, übers Autofahren zu reden und über den Kanzler zu schweigen. Denn Kohl ist nun einmal Seebers Lebensthema.

Allein der Keller birgt so viele Erinnerungsstücke an die gemeinsame Zeit, dass man dereinst ein Museum daraus machen könnte: die Trikolore, die François Mitterrands Limousine bei dessen letztem Deutschland-Besuch schmückte; Autokennzeichen aus der ganzen Welt; ein Blechschild mit der Aufschrift „Früher hatten wir den Kohl, jetzt haben wir den Salat.“ Auch der Aufgang zum Wohnzimmer ist getäfelt mit Erinnerungen: „Ecki“, wie Kohl ihn nannte, auf einem Foto mit Papst Johannes Paul II., neben Boris Jelzin, zwischen George W. Bush

Der getreue Eckhard

Jahrzehntelang fuhr Ecki Seeber Helmut Kohl. Dann stieg der Altkanzler aus. Seeber fährt weiter.

Von Timo Frasch, Foto Wolfgang Eilmes

und Kohl. Außerdem eine Widmung von Thomas Gottschalk: „Das Beste am Kanzler ist Ecki, Wetten dass!“

Im Jahr 1962 sind sie sich zum ersten Mal begegnet. Eckhard Seeber hatte zuvor, bei den Fallschirmjägern der Bundeswehr, erste Erfahrungen gesammelt als professioneller Fahrer: Er chauffierte den Kommandeur. Über einen Kameraden beim Militär kam der Kontakt zu Wigand Freiherr von Salmuth zustande, dem Chef der in Ludwigshafen ansässigen Chemie-Firma Giuliani. Seeber wurde sein Fahrer und Butler. So kam der gebürtige Thüringer, der in Bayern aufgewachsen ist, überhaupt in die Pfalz. Eines Abends gab der Freiherr ein Essen. Kohl, seinerzeit stellvertretender Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion in Mainz, war auch eingeladen. Als Seeber ihn nach Hause fuhr, fragte ihn

der Politiker, ob er ihm nicht einen Fahrer empfehlen könne, er suche einen.

Seeber ist kein Mann gedrehter Worte. Auf die Frage, wie er Kohl damals erlebt habe, sagt er: „Ganz normal.“ Eine Woche später bot er sich selbst als Fahrer an, mit Erfolg. Er blieb zwar noch in Diensten des Freiherrn, der aber akzeptierte, dass Seeber einen zusehends größeren Teil seiner Arbeitszeit für den aufstrebenden Politiker aufwendete. 1969 wurde Kohl Ministerpräsident und erwarb damit das Recht auf einen eigenen Fahrer. Von nun an waren die beiden auch offiziell ein Team, bis ins Jahr 2008, also fast vier Jahrzehnte lang.

Seeber hat, wie er selbst sagt, keine Hobbys. Nicht einmal Fußball. Wenn ihn Kohl samstags nach den Bundesliga-Ergebnissen fragte, musste er meistens passen.

Klar, Seeber sammelt alles mögliche. Das meiste davon hat aber irgendwie mit seiner einzigen großen Leidenschaft zu tun: dem Autofahren. 1000 Kilometer am Tag seien noch immer kein Problem, sagt der Sieben- und siebenundsechzigjährige. Und Rückengymnastik habe er noch nicht ein Mal im Leben machen müssen. Wenn er genügend Geld hätte, würde er sich einen Audi A6 Allrad zulegen, „mit allen Schikanen“. Tatsächlich fährt er einen kleinen BMW.

Aber die großen Autos hatte er ja bereits. Beim Freiherrn einen schwarzen Mercedes 190 mit Nappalederbezug. Bei Kohl einen Mercedes 220 mit Autotelefon. Später, als der Chef bereits Kanzler war, einen Mercedes 500, den Seeber bei sich zu Hause parkte. Wegen der Panzerung war der Wagen aber so schwer, etwa vier Tonnen, dass es der Boden der Fertigarage irgendwann nicht mehr mitmachte. Den fälligen Neubau übernahm das Kanzleramt. Das war nur recht und billig, schließlich verlangten die Seebers von der Bundesrepublik Deutschland keine Garagenmiete.

Das Vergnügen des Fahrens wurde durch den Fahrgast potenziert. Die meisten Spitzenpolitiker sitzen im Fond des Autos, da können sie arbeiten oder sich mit einem Referenten besprechen. Kohl saß immer vorne. Das hatte vor allem mit seiner Körpergröße zu tun. Vorne hat man mehr Beinfreiheit, vorne fällt das Einsteigen leichter. Vorne hat der Politiker aber auch engeren Kontakt zum Chauffeur. Die Rollenverteilung war dabei klar: „Ich fahre, Sie machen die Politik“, hat Seeber zu Kohl gesagt.

Manchmal schoben sich die Lebenswelten aber auch ineinander. Zum Beispiel,

Viele Begegnungen und fünf Millionen Kilometer: Eckhard Seeber bewahrt in seinem Haus in Oggersheim die Erinnerungen an schöne Jahre auf.

wenn sie in Eile waren. „Dann fuhr er selber“, sagt Seeber und meint damit, dass Kohl auf der Beifahrerseite seinen Fuß gegen ein imaginäres Gaspedal drückte. Ein tatsächlicher Rollenwechsel wäre keine gute Idee gewesen. Zum einen, weil sich Seeber, wie er freimütig zugibt, für Politik kaum interessiert. Zum anderen, weil Kohls Fahrkünste über die Jahre verkümmert sind – das Schicksal teilt er mit vielen Spitzenpolitikern. Seeber erinnert sich noch daran, wie Kohls Versuch, mit dem eigenen Wagen rückwärts von seinem Grundstück zu fahren, misslang, das heißt: im Auto des Nachbarn endete.

Eckhard Seeber war aber mehr als bloß Kohls Fahrer. „Persönlicher Betreuer des Kanzlers“ stand auf seiner Visitenkarte. Dazu gehörte, dass er Kohl auf Reisen morgens weckte – ohne Wecker, nach Bauchgefühl – und ihm die zum jeweiligen Protokoll passende Garderobe hinglegte. Dass Seebers Daseinsnotwendigkeit weder an den Dienstwagen noch an ein politisches Amt seines Chefs gebunden war, zeigte sich zum Beispiel 2004, als die beiden ohne Auto zur Ayurveda-Kur in Sri Lanka waren und dort gerade so dem Tsunami entkamen.

Seeber ist ein diskreter Mensch. Nie hätte er versucht, die Kompetenzen, die sich aus seiner Funktion ergaben, eigenmächtig zu erweitern. Es war Kohl, der das forcierte, wenn nicht sogar verlangte. Der Kanzler nahm Seeber überall hin mit, obwohl dieser so gut wie kein Englisch sprach und sich keine große Mühe gibt, den Mann von Welt zu spielen. So kam er in der Sauna neben Jelzin zu sitzen, so gelangte er im Weißen Haus in die Privatgemächer von Bill Clinton, der den deutschen Gästen Eiscreme servierte und auch sonst ganz unpräzise gewesen sein muss.

Seebers Frau Hilde, mit der er drei Kinder hat, war in all der Zeit zu Hause. Aber die heute Sechundsiebzigjährige hatte eine Schicksalsgenossin: Hannelore Kohl, die Ehefrau des Bundeskanzlers. Sie war den Seebers Ende der siebziger Jahre bei ihrem Hauskauf behilflich gewesen, indem sie, wie Hilde Seeber sagt, „darauf achtete, dass der Bankkredit Hand und Fuß“ hat. Etwa zu der Zeit wurde bei den Kohls auch die Stelle der Haushälterin frei. Eckhard Seeber schlug vor, seine Frau könne das übergangsweise machen. Dass daraus gut 30 Jahre wurden, hatte nicht zuletzt mit Hannelore Kohl zu tun. Hilde Seeber hat für sie nur gute Worte übrig. Auch in dieser Beziehung herrschte Klarheit darüber, wer Chef und wer Angestellter ist. Aber Hannelore Kohl gehörte nicht zu der Sorte Mensch, die das ständig dokumentieren müssen. Sie suchte auch den privaten Kontakt. So unternahmen die beiden Frauen aus Anlass von Hilde Seebers fünfzigstem Geburtstag und auf Einladung von Hannelore Kohl eine mehrtägige Reise nach Paris.

2001 war es Hilde Seeber, die Hannelore Kohl tot in ihrem Bett fand. Die Frau des Kanzlers, die schwer unter ihrer Lichtallergie litt, hatte sich das Leben genom-



men. Sieben Jahre später, 2008, war es Eckhard Seeber, der Helmut Kohl nach seinem schweren Sturz ins Krankenhaus fuhr. Es war die letzte gemeinsame Fahrt.

Seeber zeigt uns ein Foto aus dem Jahr 2005. Der Altkanzler, noch vital, habe ihm bei der Gelegenheit gesagt: Selbst wenn das Kanzleramt irgendwann einmal sagen werde, jetzt sei es vorbei mit der Bezahlung eines eigenen Fahrers, dann werde er seinen „Ecki“ eben privat finanzieren. Drei Jahre später, als Kohl sich in der Reha von seinem Sturz erholte, verlangte seine heutige Ehefrau die Autoschlüssel von Seeber. Seine Dienste würden nun nicht mehr benötigt. Zum jähren Abschied von seiner Lebensaufgabe empfing Bundeskanzlerin Angela Merkel ihn und seine Frau eine

halbe Stunde zum Kaffee im Kanzleramt. Das fanden die Eheleute Seeber sehr nett. Aber ein Trost war es nicht.

Eckhard Seeber ist ein anständiger Mann. Manch anderer, der so viele berühmte Leute trifft, so viele Geheimnisse kennt, führt Tagebuch und schreibt irgendwann ein Enthüllungsbuch, wenigstens seine Memoiren. Seeber hat das nicht getan. Als er sich 2012 in der Zeitschrift „Bunte“ darüber beklagte, dass man ihn nicht mehr zu Helmut Kohl lasse, wollte er keinen Skandal provozieren, obwohl er unmissverständlich klar machte, in wem er den Verantwortlichen oder besser: die Verantwortliche für seinen Schmerz und die Entfremdung von seinem so hoch geschätzten früheren Chef sah. Er hoffte

vielmehr auf eine Reaktion von „drüben“. Aber die blieb aus.

Die Seebers zeigen uns noch ein weiteres Foto, es stammt aus dem Jahr 2010, vom Empfang der Stadt Ludwigshafen und des Landes Rheinland-Pfalz zum 80. Geburtstag des Altkanzlers. Die Einladung dazu kam nicht von „drüben“, sondern von der Oberbürgermeisterin. Das Foto zeigt Hilde und Eckhard Seeber, wie sie dem im Rollstuhl sitzenden alten Mann die Hand reichen. Er lächelt, angestrengt zwar, aber doch. Das war die letzte Begegnung. Die Seebers haben sich mittlerweile damit abgefunden, dass es dabei vermutlich bleiben wird. Geholfen hat ihnen, dass „Ecki“ wieder als Chauffeur arbeitet – für den Enkel des Freiherrn.



Seier' an Seier': Der Kanzler saß stets vorne im Mercedes, neben seinem Fahrer. Daher hatten die beiden eine ähnliche Weltsicht.

Foto Ullstein

AUTO STOP

I love to do things.“ Mit diesem Satz hatte sich Stanley Marsh einst vor einer Fernsehkamera vorgestellt: Ich liebe es, Dinge zu tun. Und meinte damit, Ideen zu verwirklichen. Große Ideen. Großartige Ideen. Zum Beispiel, zehn Straßenkreuzer kopfüber in einen Acker zu stecken, so dass es aussieht, als wären sie vom Himmel gestürzt. Das Grundstück für solch einen Plan besaß er am Stadtrand von Amarillo, einen Acker, auf dem anschließend ja durchaus weiter Getreide, Mais oder Gemüse angebaut werden konnte. So, wie er auf diese Möglichkeit hinwies, hätte man meinen können, er sei auf die Einnahmen aus der Ernte angewiesen. Und die Wagen? Sie waren leichter zu beschaffen, als man sich das heute vorstellen kann. Es war das Jahr 1974. Die Energiekrise hatte gerade begonnen. Amerika musste sparen. Vor allem Benzin. Eine Zeitungsannonce genügte, und binnen zwei Wochen waren zehn Cadillacs beisammen. Manche noch fahrtüchtig, andere kaputt. Kaum einer der Wagen kostete mehr als ein paar hundert Dollar. Lauter Schnäppchen. Und das, obwohl Stanley Marsh sie ebenso gut beim Cadillac-Händler um die Ecke hätte neu kaufen können.

Stanley Marsh 3, in arabischen Ziffern geschrieben, darauf legte er Wert, denn römische seien präventiv, war der Erbe eines Multimillionen-Dollar-Vermögens, das die Familie in nur zwei Generationen mit Ölquellen und Rinderzucht verdient hatte. Und er selbst hatte es dank eines Heliumvorkommens auf seinen Ländereien sowie mit einem Fernsehsender nicht unerheblich vergrößert. Dennoch zog er originelle Einfälle stets bombastischen Großprojekten vor. Museen waren ihm ein Gräuel. Schon der Eintritt in diese steife Umgebung sei fürchterlich, sagte er, mit all den Aufpassern, mit dieser Stille wie in einem Mausoleum. Dann das Verbot zu rauchen und die wichtigeren Rahmen um die Bilder, die so viel Respekt einflößen, dass man gar nicht entscheiden kann, ob man die Kunst nun mag oder nicht. Kunst, sagte er, gehöre auf die Straße, in den Supermarkt, an die Tankstellen, unter die Brücken der Freeways und Highways. Sie solle überraschen, dort aufblitzen, wo man sie am wenigsten erwartet. Erst dann könne man sagen: Das gefällt mir, das ist gut.

Die Idee der Cadillac Ranch fand Stanley Marsh sehr gut. Sie stammte von drei jungen Männern aus San Francisco, die sich als Künstlergruppe Ant Farm nannten. Zehn Straßenkreuzer als Monumente in der Landschaft: ein Kommentar zur aktuellen Ölkrise ebenso wie ein Abgesang auf die Zeit des Cruisings, des Autofahrens als reinem Zeitvertreib. Deshalb kamen nur Modelle aus den Jahren 1948 bis 1964 infrage. Praktischerweise war dies die Zeit, in der die Karosserien gebaut wurden, die in

Haube in den Boden,
Schwänzchen in die Höh':
Die Cadillac Ranch in Texas
ist eine amerikanische Ikone.

Von Freddy Langer (Text und Fotos)

auffälligen Heckflossen endeten. Ein ästhetischer Reiz, der die Attraktion der geplanten Skulptur erheblich steigern würde. Und natürlich mussten es Cadillacs sein. Darauf legten Chip Lord, Hudson Marquez und Doug Michals größten Wert.

Über Jahrzehnte hinweg war dieser Wagen mehr als nur ein Automobil, er war Ausdruck eines Lebensgefühls, vielleicht sogar einer Weltanschauung: der amerikanische Traum, geformt aus Chrom und Stahl. Sich für eine solche Limousine in Schulden zu stürzen, schrieb der Kritiker Owen Edwards im Rückblick auf die vierziger und fünfziger Jahre, „war ein Ausdruck der Hoffnung, eine Loyalitäts-erklärung gegenüber einem Land, das die Depression überstanden hatte und nun wieder zu neuen Horizonten aufbrach“. In dem endlos gestreckten Wagen, seinen bulligen Kotflügeln und den gewaltigen Stoßstangen unter dem Kühlergrill spiegelten sich Optimismus und Fortschrittsglaube wider, das Vertrauen in Amerikas sprichwörtliche unbegrenzte Möglichkeiten. Eine Nation, deren Mythen auf der Weite des Landes und der Mobilität seiner Einwohner fußen, fand im Cadillac ihren vollkommenen Ausdruck. Gegen diesen Straßenkreuzer zu hetzen grenzte an Häresie. Trotz seiner vielen technischen Mängel nann-



American Graffiti: Jeder Besucher kann mit Sprühdosen seine Handschrift auf den Cadillacs hinterlassen.

ten ihn die Hersteller ruhigen Gewissens „Standard of the world“. Und jetzt? Sollten sie vergraben werden. Eingebuddelt. Haube in den Boden, Schwänzchen in die Höh'.

Die Künstler hatten eine genaue Vorstellung: Die Wagen würden in gerader Linie stehen, ausgerichtet exakt von Osten nach Westen, und ihren Neigungswinkel gab die große Pyramide von Gizeh vor. „Americans make their icons“, sagte Stanley Marsh: Sie schaffen sich ihre Ikonen selbst. Was bleibt ihnen auch übrig, angesichts einer Geschichte, die in Amarillo zu seiner Zeit nicht einmal 100 Jahre zurückreichte. Man hätte meinen können, die Cadillac Ranch sollte den Mangel an historischen Stätten ausgleichen, zu einem rituellen Ort werden, dessen Bedeutung sich so schnell verflüchtigt wie es nur irgend geht. Bis schon bald alle nur noch staunen, gebannt davorstehen, in Ehrfurcht versinken. Wie vor den Tempeln der Maya, den Dolmen in der Bretagne oder dem englischen Stonehenge. Scholle, Motor und Metaphysik sollten sich ineinander fügen, als könne in diesem Bündnis irgendeine Lösung liegen. Ein heiliger Platz des automobilen Zeitalters?

Für Stanley Marsh 3 waren derlei Überlegungen überdreht. Er wollte keine Interpretationen. Für jeden, der ihn nach der Bedeutung der Cadillac Ranch fragte, hatte der kauzige Geschäftsmann eine andere Antwort parat. Einem erzählte er, es handle sich um einen Friedhof für die Chef-designer von General Motors, einem anderen, es sei die Kulisse für eine Volkswagen-Werbung. Dann wiederum behauptete er, die Autos seien als Hindernis für einen Stunt von Evel Knievel aufgestellt worden, dem draufgängerischen Motorradfahrer.

Selten dürfte eine Skulptur dieser Größenordnung schneller – und kostengünstiger – entstanden sein. Die Türen wurden zu, die Radkappen angeschweißt, dann fuhr man die Wagen auf Lastern zum Acker, brachte sie mit Kränen in Position und zementierte sie ein. Fertig?

Das hätte man denken können und meinen sollen. Aber allein der Winkel einer Pyramide und die Erinnerung an Stonehenge bieten einem Kunstwerk keinen umfassenden Schutz. Und wenn die letzten Sonnenstrahlen des Tages exakt auf den letzten Wagen der Reihe treffen und sich gespenstisch in dessen Lack spiegeln, dann strahlt diese Anlage zwar eine seltsame Magie aus – aber nicht jedem Besucher ist daran gelegen, im Kraftfeld rostender Getriebe den Gang auf esoterische Erfahrungen zu schalten. Bald war von Ehrfurcht und Respekt nichts mehr zu spüren. Begnügten sich die Besucher anfangs damit, ihre Initialen in die Karosserien zu ritzen, fehlte schon bald darauf alles in und an den Wagen, was abgeschraubt werden konnte: erst die Radios, dann die Tanks, ein Kofferraumdeckel, sogar eine Kupplung. Nicht allein



Pretty in pink: Wie vom Himmel gestürzt und im Boden versunken ragen die Straßenkreuzer der Cadillac Ranch nahe Amarillo in die Höhe.

DER WELTWEITE HILTON SALE
**VERLÄNGERN
SIE DEN SOMMER**

DIE SUCHE HAT EIN ENDE.

BUCHEN SIE DIREKT AUF HILTON.DE

Hilton

Hilton
HOTELS & RESORTS

W
WALDORF
ASTORIA
HOTELS & RESORTS

CONRAD
HOTELS & RESORTS™

canopy
BY HILTON

CURIO
A COLLECTION BY HILTON™

DOUBLE TREE
BY HILTON™

Hilton Garden
Inn

Hampton
BY HILTON™

AB € 89*
PRO ZIMMER
PRO NACHT

HHONORS
MITGLIEDER
ERHALTEN
BIS ZU
30%
PREISNACHLASS*

* Vorbehaltlich Verfügbarkeit der teilnehmenden Hotels und Resorts. Der Buchungs- und Aufenthaltszeitraum variiert je nach Region. Das Buchungsende liegt je nach Region zwischen dem 23. August und dem 5. September; der Aufenthaltszeitraum liegt je nach Region zwischen dem 14. Mai und dem 31. Dezember. Die Preisnachlässe liegen zwischen 10 bis 30 % je nach Preiskategorie (BAR, BAR BB), die je nach Region und Marke variiert. **Hotels in der Region Amerika:** Begrenzte Verfügbarkeit bei Aufenthalt von Donnerstag bis Sonntag. Die Buchung muss mindestens vier (4) Tage vor Antritt erfolgen. **Hotels in Europa, dem Nahen Osten & Afrika:** Gültig nur an Wochenenden. Die Buchung muss mindestens drei (3) Tage vor Antritt erfolgen. **Hotels in der Asien-Pazifik-Region:** Die Buchung muss mindestens drei (3) Tage vor Antritt erfolgen. **Hotels in China:** Die Buchung muss mindestens zwei (2) Tage vor Antritt erfolgen. **Zum Zeitpunkt der Buchung ist die Vorauszahlung des Gesamtbetrags erforderlich. Ihre Kreditkarte wird sofort mit dem Gesamtbetrag für den gebuchten Aufenthalt belastet. Zahlungen sind nicht erstattungsfähig für den Vertrag zwischen Ihnen und Hilton deutsches Recht, so erfolgt bei Stornierung jedoch eine Erstattung in Höhe von 10 % der geleisteten Zahlungen. Ihnen steht in diesem Fall der Nachweis frei, dass Hilton kein oder ein wesentlich niedrigerer Schaden entstanden ist. Die bezahlten Beträge können nicht für andere Aufenthalte, Dienstleistungen oder Waren verwendet werden. Die Buchung kann nicht geändert werden. Im Übrigen gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen. Besuchen Sie bitte vor der Buchung und für Informationen über zusätzliche Preisnachlässe für Hilton HHonors Mitglieder unsere Website hilton.de, um die vollständigen, allgemeinen Geschäftsbedingungen anzusehen.**

Souvenirjäger schienen sich zu bedienen, sondern auch Besitzer alter Cadillacs, die Ersatzteile anderswo nicht mehr auftreiben konnten. Zuletzt kamen die Menschen mit Farbeimern.

Als wollten sie das neue Jahrzehnt der Cadillac Ranch auch optisch einläuten, malten Unbekannte über Nacht alle Wagen rot an. Marsh störte das wenig; im Gegenteil. So beeindruckt war er von der neuen Lackierung, dass er forderte, auch „die anderen beiden großartigen Skulpturen der Welt“, die Sphinx von Gizeh und die Freiheitsstatue im Hafen von New York, sollten rot angepinselt werden. Später erweiterte er die Liste um das Washington Monument, das Lincoln Memorial und das Jefferson Monument. Sie wären weniger langweilig, sagte er, wenn man den Menschen erlauben würde, sie zu besprühen.

Als die Installation 20 Jahre alt wurde, ließ Stanley Marsh die Wagen weiß lackieren, lud 1994, am 21. Juni, dem längsten Tag des Jahres, 1500 Gäste ein und verteilte Hunderte Spraydosen mit Neonfarben. In Amerika nannte man Marsh bisweilen einen Kunstterroristen, in anderen Teilen der Welt würde man eher von Dada sprechen. Oder von Surrealismus. Er selbst bezeichnete Kunst als legalisierte Form des Wahnsinns. Und natürlich war die Leidenschaft, die bei ihm zu großartigen Ideen führte, noch nicht aufge-

braucht, als er zehn Autos in einem Feld versenkt hatte. Mitten in Amarillo schuf er das Museum seiner Träume. Er ließ Verkehrsschilder aufhängen, die keinen Sinn ergaben. Große Rauten mit kleinem Störeffekt. „Undead End“ steht auf einem, als Anspielung auf die Beschilderung amerikanischer Sackgassen. „Unnatural Activities“ lautet die Warnung auf einem anderen. Oder: „Noisy Children“. Dann gibt es vermeintlich touristische Hinweise wie „A Movie Star Slept Here“. Und bisweilen kuriose Überlegungen, etwa: „If you took everybody who fell asleep in church and put them end to end in a line on the floor they'd be much more comfortable.“

Am Ende sollen es Hunderte Schilder in und um Amarillo gewesen sein. Fast jedes ein Unikat. Nur das Schild mit der Aufschrift „No two signs are exactly the same“ gibt es nachweislich zweimal. Eines klingt wie Stanley Marshs Bekenntnis zur Phantasie: „Life is a dream that keeps me from sleeping.“ Er wollte Kunst und Kunstbetrieb mittels kleiner Bomben im öffentlichen Raum demokratisieren. Die Schildersammlung nannte er „Dynamite Museum“.

Als Amarillo wuchs und sich der Cadillac Ranch näherte, ließ Stanley Marsh die Autos versetzen, weiter Richtung Westen, in noch mehr Einsamkeit. Das war 1997. Jetzt ging die Farborgie erst richtig los. Aus Anlass

des Todes von Doug Michals, einem Ant-Farm-Künstler, wurden die Wagen 2003 allesamt schwarz lackiert. 2005 strich man sie rosa an, als Zeichen für den Kampf gegen Brustkrebs. 2009 gelb, um Spenden für ein Krebstherapiezentrum zu sammeln. Als Stanley Marsh im Juni 2014 im Alter von 76 Jahren starb, passierte hingegen nichts.

Heute liegen zu jeder Tages- und Nachtzeit Spraydosen herum, und jeder Besucher setzt irgendwo einen Farbtupfer oder bringt große Bilder auf, immer nur für einen Moment, denn schon stehen die Nächsten Schlange. Die Bilder vom Morgen sind bis zum Abend verschwunden. Überdeckt. Übermal. Übersprüht. Zentimeterdick klebt der Lack auf dem Metall, verlaufen wie Wachs. Man glaubt fast, dass nur noch die Farbe die zernagten Karosserien zusammenhält, und wenn man sie herunterkratzen würde, am Ende vielleicht gar nichts mehr vorhanden wäre von den Autos. Stanley Marsh war optimistischer. Eines Tages, sagte er, würden Kunsthistoriker den Lack Schicht für Schicht abtragen – bis schließlich ein Rembrandt zum Vorschein kommt. Lange vorher schon würden sie auf „FL“ stoßen.

Vom Autor erscheint im Oktober im Knesebeck-Verlag das Buch „Route 66 – Reisen auf der berühmtesten Straße der USA“ (224 Seiten mit 250 farbigen Abbildungen, 34,95 Euro).

Der Urlaub fängt schon auf dem Festland an: In Neßmersiel startet die Baltrum-Fähre. Alte Feriengäste runter vom Schiff, neue rauf, Autos bleiben im Hafen. Wer die Abendfähre verpasst (alles schon passiert), muss sich auf dem Festland ein Zimmer suchen – denn pro Tag gibt es nur zwei oder drei Überfahrten.



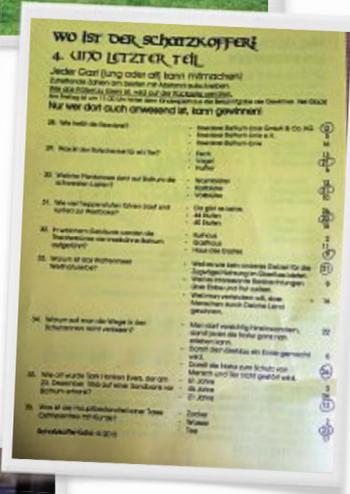
Auf der 600-Einwohner-Insel gibt es nur ein paar Fahrzeuge, für Feuerwehr und Rettungsdienst. Vier Räder haben sonst nur die Bollerwagen (für Gepäck, Strandausrüstung und Kinder). Gäste sollten nicht Fahrrad fahren, damit nicht zuviel Unruhe entsteht. Also besser alles auf vier oder zwei Beinen erledigen.



Grüße von



Im Sommer halten sich alle mit dem Schatzkofferspiel geistig fit. Körperlich auch. Denn was man sich nicht ergoogeln kann (wie viele Treppenstufen führen zur Westbake?), muss man sich erlauben. Ist aber nicht so schlimm. Denn die kleinste ostfriesische Insel, zwischen Norderney und Langeoog gelegen, heißt nicht umsonst „bald rum“.



Essen kann man auch. Seezunge im „Seehund“, Burger im „Skipper's Inn“, Fischbrötchen bei „Mittendrin Fisch“, Kuchen im „Café Kluntje“ und Pizza im „Fellini's“. Sterneküche ist das nicht, muss es aber auch nicht sein. Wenn hinterm „Fellini's“ die Sonne schräg steht, lösen sich Sorgen und Hunger in Dampf auf.

Das „Dornröschen der Nordsee“ kommt ohne Autos aus. Geht!

Von Alfons Kaiser

Naturschauspiele gibt es hier an jeder Ecke: Dünenlandschaften mit Fasanen; Sternhimmel und Wetterleuchten bei Nacht; Festland-Windräder beim Blick übers Watt, Containerschiffe beim Blick hinaus aufs Meer. Am schönsten aber ist der lange Sandstrand, besonders abends, wenn hinterm Strandhotel Wietjes die Sonne im Meer versinkt.



Und wenn man wegen schlechten Wetters mal wieder einkerhen muss, ist das Strandcafé ein Rettungsanker. Im „Kinderzimmer“ ist es sehr laut, an der Theke wird morgens schon Bier ausgeschenkt, und draußen auf der Terrasse picken die Möwen die Pommes vom Teller – egal, that's Urlaub! Warum wohl flattert hier die Piratenflagge im Wind?



Ferienende! Beim Blick zurück geht Baltrum im Nebel unter. Auch Insulaner sind auf der Fähre. Sie fahren zum Internat (die Inselfschule geht nur bis Klasse zehn), zum Zahnarzt (auf der Insel sind nur Allgemeinärzte) – oder um mehr Geld zu verdienen als mit dem Vermieten von Zimmern und dem Bedienen von Gästen.



„Classic Garage“ in jedem Sinne: Jorge macht in seiner Garage aus alt so etwas wie neu.

¡HASTA LA VICTORIA SIEMPRE!

Kuba kommt in Bewegung. Jorge arbeitet in seiner Werkstatt daran, dass die Autos bei dem Tempo nicht auseinanderfallen. Die Zukunft ist auf der Insel jedenfalls nur durch die Vergangenheit zu erfahren. Von Holger Appel

Sie sind der Traum auf Rädern – aber nur, solange man ihnen nicht zu nahe kommt. Die Autos auf Kuba sind, genauer betrachtet, die rollende Bankrotterklärung einer in Mangelverwaltung geübten Gesellschaftsform. Unter diesen aber die vielleicht schönste der Welt. Als Präsident Fulgencio Batista zum Jahreswechsel 1958/1959 das Land verließ und es den Revolutionären um Ernesto Che Guevara und Fidel Castro überlassen musste, brach unter den amerikanischen Bewohnern Hektik aus. Wer für sein Auto noch einen Platz auf einer der letzten Fähren Richtung Miami ergattern konnte, nahm es mit. Die meisten aber flüchteten mit Segel- oder Motoryachten und ließen ihre Limousinen und Cabriolets zurück, von denen es zu jener Zeit viele auf der Insel gab. Besonders die Mafia, die unter dem berechtigten Boss Meyer Lansky beträchtliche Gewinne mit ihren Casinos auf Kuba gemacht hatte, hinterließ einige automobile Pretiosen. Nach der Enteignung amerikanischer Privatpersonen verhängten die Vereinigten Staaten Anfang 1960 ein Embargo. Seither gibt es keinen Import von Fahrzeugen mehr, auch die Ersatzteilversorgung ist zum Erliegen gekommen. Das am häufigsten gefahrene Auto ist bis heute der Chevrolet Bel Air. Die besseren Modelle stammen aus den Jahren 1955 bis 1957, die bemitleidenswertesten aus den Jahren 1950 bis 1954.

Von diesen lebt Jorge. Er betreibt in der Avenida Ira das, was sie hier Classic Garage nennen. Genau genommen ist die Werkstatt eine Halle ohne Tor, in der Karosseriebau, Motorenbau und Lackiererei unter einem Dach untergebracht sind – jeweils rund zwei Meter Luftlinie voneinander entfernt. Jorge ist ein Meister der Improvisation. Aus einem zusammengebrochenen Chevy baut er binnen sechs Monaten einen wie neu ausschendenden. Jedenfalls fast neu. Die Originalmotoren setzt so gut wie niemand mehr ein, die amerikanischen Achtzylinder laufen längst nicht

mehr, außerdem ist Benzin doppelt so teuer wie Diesel. Deshalb knattern und rußen und rauchen in den Karossen uralte Fünf-Zylinder-Diesels von Mercedes-Benz oder in der ersten Welt verblichene aus dem Toyota Land Cruiser.

Jorge muss die Motoren kaufen wie besehen, geliefert werden sie von einem Staatsunternehmen, das sie in den Industrieländern aufkauft. „Wir dürfen die Motoren nicht mal anlassen“, sagt Jorge. 4000 Euro kostet solch ein in Europa oder Asien ausgerüstetes Alteil, ein Vermögen in einem Land, in dem der durchschnittliche Monatslohn um 30 Euro liegt. Ärzte verdienen etwa 80 Euro. Offizielle Fragen zur Schattenwirtschaft beantwortet hier niemand.

Mit Geschick basteln Jorge und seine Leute aus allem, was sie bekommen können, neue Halterungen, Auspuffe, Krümmer, Turbolader. Falls der Motor für Frontantrieb ausgelegt ist, baut er ihn auf Hinterradantrieb um. Die

Spritzwand kürzen, den Mittelstunnel verbreitern, andere Aufhängungspunkte für die Hinterachse anschweißen, all das gehört zum Alltag. Die Einbaulage im Motorraum sieht bisweilen abenteuerlich aus, doch darauf kommt es nicht an. Hauptsache, das Ding läuft. Und falls die Lenksäule im Weg sein sollte, wird die eben auch noch verlegt. Das Lenkrad aus einem Hyundai eingebaut, den Sicherungskasten von einem alten Volkswagen eingesetzt, fertig ist der Neuwagen.

Acht Autos schafft Jorge im Jahr, „erschafft“ wäre wohl die bessere Bezeichnung. Für die Restaurierung einschließlich Motor stellt er seinen Kunden 8000 Euro in Rechnung. Die Auftraggeber sind oft jüngere Männer, die das Fahrzeug von ihrem Großvater und Vater geerbt haben. Gut erhaltene Stücke sind bis zu 50.000 Euro wert, gebrechlichere immer noch 20.000 Euro. Um sie zu finanzieren, kleben ihre Eigner ein Taxi-Schild aufs Armaturenbrett, fahren den ganzen Tag auf und ab und laden Menschen ein, die am Straßenrand winken. Sie ersetzen so den kaum existenten öffentlichen Nahverkehr. Gefahren wird überaus bedächtig, auf die Bremsen ist nur bedingt Verlass, und ein Unfall bedroht die Existenz.

„Ein Auslaufmodell“, sagt einer der Besucher in der Garage über Jorges Tätigkeit. Tatsächlich spricht vieles dafür: die wöchentlich 110 Flüge aus Amerika, die von Herbst an vereinbart sind; oder die Kreuzfahrtschiffe mit ihren Tausenden Passagieren, die jetzt schon anlegen und sogleich unbeliebt sind. Manches spricht aber auch dagegen. Die meisten Kubaner stehen der politischen und wirtschaftlichen Öffnung skeptisch gegenüber. Und außerdem: „Präsident Raul sagt: immer weiter ohne Rast, aber ohne Eile“, sagt der Reiseführer. Den Autos auf Kuba möchte man wünschen, dass sie überleben. Denn die Allerweltsware aus chinesischer Produktion gibt in den Straßen Havannas schon mächtig Gas.



Alles wird anders: Die Autos setzt Jorge in seinem Betrieb aus unterschiedlichen Teilen neu zusammen.



Für einen Tag, eine Woche, einen Monat: Produkte von Clarins und Lancôme für akute Fälle

Foto Frank Röth

und Mitte dreißig, wenn es heißt, sich einen Job zu suchen, der so viel Spaß wie Geld bringen muss, einen Partner zu finden, der in diesen hoch individualisierten Zeiten zu einem passt, Kinder ja oder nein. Leben auf der Überholspur, eine Zeit, in der es oft zügig voran geht.

„Schlafmangel, Partys, schlechte Ernährung: Wenn der Körper angegriffen wird, verteidigt er sich“, sagt Devillechabrolle von Lancôme. „Nur schützt er natürlich zunächst die wichtigen Teile, die Organe, die innen liegen. Die Haut steht da leider an letzter Stelle.“

Nicht erst seit gestern ist deshalb die Rede von Antioxidantien, die Zellen vor freien Radikalen zusätzlich schützen sollen. Antioxidantien kann man über Traubensaft zu sich nehmen, in Form von Pillen, und sie stecken auch in Booster-Produkten wie dem „Énergie de vie“ von Lancôme. „Das ist der Hauptwirkstoff in dem Produkt, der die Haut gegen äußere Einflüsse schützt und sie so stärkt“, sagt Devillechabrolle.

Es ist somit auch das Prinzip der Saftbars und Delis mit ihrem Health-Food und etwas Extra-Schutz obenauf, das nun in der Beauty Einzug hält. Der „Booster“ von Clarins erinnert tatsächlich an ein Supplement, er ist nicht größer als ein Fläschchen ätherisches Öl, nur ohne den kopfschmerzregenden Geruch. Aber mit mehr als ein paar Tropfen davon sollte man seine gewöhnliche Pflege trotzdem nicht anreichern. Drei verschiedene Produkte hat Clarins vor drei Monaten lanciert: eines für mehr Energie, eines mit Entgiftungseffekt, eines, das reparieren soll, was Sonne und Salzwasser angerichtet haben. Die Beziehung zu diesen Produkten ist nicht bindend. „Es ist stattdessen immer dann da, wenn man es gerade akut braucht, ob nun einen Tag lang, einen Monat, eine Woche“, erklärt Sylvia Enders von Clarins. „Die Anregung dazu kam von unseren Anwenderinnen, die darüber sprachen, dass ihre Haut oft zwischen durch ein Bedürfnis habe, für das sie aber nicht gleich ihre ganze Pflege umstellen würden.“ Die Booster sind entsprechend hoch konzentriert, um dem Bedürfnis möglichst schnell und möglichst effektiv gerecht werden zu können.

„Instant Gratification, so haben wir das doch früher genannt“, sagt Sarah von Doetinchem, Geschäftsführerin des Online-Shops Niche Beauty. „Die Leute wollen sofort ein Ergebnis sehen.“ Der griffigere Begriff Boost sei nun die Fortsetzung des sperrigen Instant Gratification.

„Boost kommt jetzt erst, das gehört noch nicht zu unseren Top-20-Suchbegriffen“, sagt von Doetinchem. Die Chancen stünden trotzdem nicht schlecht, so die Online-Händlerin, dass Boost recht bald unter den Kunden zur Instanz wird. „Das erwarten viele doch heute: Wenn man etwas Teures kauft, soll es biteschön auch sofort funktionieren.“

Einen Gegentrend zu den Produkten für die Überholspur des Lebens gibt es aber trotzdem: Naturkosmetik mit oft nicht mehr als bewusst sechs Inhaltsstoffen – die meisten davon selbstverständlich pflanzlich.

AUF DER ÜBERHOLSPUR

Kraftstoff für die Haut: In vielen Beauty-Produkten stecken Booster – damit es auch in Sachen Schönheit von jetzt auf gleich geht. Von Jennifer Wiebking

Einmal aufgetragen, schon in die Haut eingezogen, sofort bereit zum Schminken – so etwas muss ein Beauty-Produkt heute leisten. Auch Lancôme war sich dessen bewusst, als es im Frühjahr dieses Jahres darum ging, ein neues Produkt zu lancieren. „Wir sind im Bereich Anti-Aging sehr gut aufgestellt, aber nun wollten wir eine jüngere Zielgruppe ansprechen“, sagt Elsa Devillechabrolle, die wissenschaftliche Leiterin des Kosmetikherstellers. Ein Bedürfnis war schnell ausgemacht: die Müdigkeit. Klar, wenn stets die Zeit fehlt, wenn im Leben nur wenig sicher und nichts von Dauer sein kann, wie das bei vielen jungen Menschen der Fall ist, kostet das Kraft. Also musste ein Kraftstoff für die Haut her. „Énergie de vie“ soll so einer sein. Flüssiger

als eine Creme, fester als ein Gel, zieht schnell genug ein, um noch fix das Make-Up aufzutragen und schon raus aus der Tür zu sein. In immer mehr Beauty-Produkten steckt jetzt ein Kraftstoff, auch Booster genannt. Er soll sofort wirken und zwar so, dass die Haut das dritte Glas Rotwein am Vorabend oder die zwei Stunden weniger Schlaf möglichst schnell vergisst – oder zumindest verzeiht. Zum optimierten Lebensstil gibt es nun eben die passenden Lifestylecremes. Eigentlich kein Wunder: Wer, wenn nicht die Gesichtshaut, schlägt schon Alarm, wenn man mal ein paar Tage lang zu wenig Mineralwasser getrunken hat? Aber nicht nur für sie, die Mimose, gibt es jetzt Turbo-Produkte, die möglichst schnell und möglichst effektiv wirken sollen, wie jenes von Lancôme oder

den „Booster“ von Clarins oder den „Space Aqua Booster“ von 111Skin oder den „Vital Boost“ von Goldfaden MD oder den „Bedtime Beauty Boost“ von Oskia. Der britische Friseur Michael Van Clarke hat gerade ein Shampoo vorgestellt, das bis zu zehn Zentimeter längeres, krisselfreies Haar verspricht – dank wachstumsanregenden Pflanzenextrakten und Kaschmir-Proteinen. Gut aussehen, und zwar bitte sofort. Für eine Zielgruppe, die sich längst daran gewöhnt hat, dass alles von jetzt auf gleich gehen muss, ist das auch in Sachen Schönheit ein Thema. Sie stellt schließlich die gleichen Ansprüche an sich selbst und an ihr Lebensmodell. Für das gibt es einen Claim, der nach noch mehr Stress klingt, als eh schon da ist: die Rushhour des Lebens. Die Zeit zwischen Mitte zwanzig



Die Tücher von Neyo sind so zart wie semi-transparent. Fast so durchsichtig also wie die Bedingungen, unter denen sie in Nepal gefertigt werden. Jeder Handwerker unterschreibt persönlich auf dem von ihm gefertigten Stück.

BREXIT-TREATMENT

Von wegen Lipstick-Index als übliches Stimmungsbarometer in Krisenzeiten: Heute tut es der rote Lippenstift nicht mehr. Unter 60 Minuten Aromamassage geht gar nichts. Zumindest eine Branche profitiert in Großbritannien schon jetzt von dem bevorstehenden EU-Austritt. Seit dem Schicksalstag Ende Juni verzeichnen die Londoner Spas einen Anstieg von bis zu 30 Prozent.

Das Kürzel unseres Redaktionsleiters: kai. Er kann, klar, messerscharf formulieren. Schärfere schneiden aber kann diese Klinge. Der Name des Messers: kai. Kein Kürzel!



Kann man Männern mit Bart nicht oft genug sagen: Go brush yourself! (Brooklyn Soap Company)



Neuer Monat, neue Super-Hirse? Warum redet jetzt, da selbst Fastfood-Läden ihre Backwaren mit Chia-Samen garnieren, niemand über Teff?

Die Teppichmanufaktur Fábrica de Tapices mag 1721 von Philipp V. von Spanien gegründet worden sein. Aber ein Teppichmodell mit Stromkreis wird vor der Architektin Teresa Sapey noch niemand für das Unternehmen entworfen haben.



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



Die spanische Marke Meller ist Spezialist für gewisse John-Lennon-Momente im Leben – wegen ihrer kreisrunden Sonnenbrillen-Modelle.



Mitte August auch schon genug von der Orlebar-Brown-Vilebrequin-Shortsträger-Fraktion am Strand? Die Modelle von Ripa & Ripa sind genauso bunt bedruckt, ohne gleich im Nebenschluss Werbung für die Marke zu machen.



In der neuen Berliner Spiced Academy lernt man innerhalb von 18 Wochen das Lesen und Schreiben des Internets – also Programmieren.

Wem einmal die Handtasche mit allem Drum und Dran geklaut wurde, der weiß: In manchen Momenten muss es nicht die schönste sein. Die Crowdfunding-Campaign zum diebstahlsicheren Modell LoLo Ino ist in jedem Fall eine gute Idee.



Ein neuer Monat, ein neues Super-Öl: Alge. Oder besser: Mikroalge. Die Chlorella ist so klein, dass sie wie Wasser anmutet. Also Öl. (Lättge)

STATT MAXIMILIAN

Welcher Vorname lässt sich gut über den Spielplatz brüllen, ohne dass sich gleich drei Kleinkinder umdrehen? In Zeiten der Babymoons und Gender-Revealing-Partys wittern auch sogenannte Vornamen-Agenturen Erfolg. Sie kommen für mal schnell 20.000 Euro auf einen passenden Namen. Aber wehe, nachher drehen sich drei Kleinkinder gleichzeitig um.



Soulcycling, die Sportart, die zumindest in New York alle anderen längst abgehängt hat, gibt es jetzt auch in Berlin. Da heißt der Spaß passenderweise Bicycle.

„MODESÜNDEN BEGEHE ICH JEDEN TAG“



Gut 15 Jahre ist es her, dass **Jutta Kleinschmidt** die Rallye Dakar gewann – als erste Deutsche und als erste und bisher einzige Frau. Aufgewachsen in Berchtesgaden, schloss sie zunächst ein Studium zur Physik-Ingenieurin ab und arbeitete sechs Jahre in der Fahrzeugentwicklung bei BMW. 1992 stieg Kleinschmidt um und setzte ganz auf den Motorsport. Sie fuhr 17 Mal die Rallye Dakar, auf dem Motorrad und mit dem Auto. Heute lebt die 53 Jahre alte Rallyepilotin in Monaco und gibt ihre Erfahrungen in Vorträgen weiter. Zudem entwickelt sie für das Team X-Raid einen Buggy und fördert in einem Nachwuchsprojekt junge Rennfahrerinnen.

Was essen Sie zum Frühstück?

Meistens trinke ich erst nur Kaffee und warte, bis der Körper angelaufen ist. Dann ein Käsebrötchen oder Joghurt. Nur wenn ich Rennen fahre, versuche ich, viel zu frühstücken, vor allem Kohlehydrate. Bei der Dakar-Rallye gab es morgens um vier schon eine ordentliche Portion Spaghetti, um für den Tag gerüstet zu sein.

Wo kaufen Sie Ihre Kleidung ein?

Überall, weil ich viel unterwegs bin. Auch gerne in Outlets. Ich bin aber keine Shopping-Queen. Ich bin eher schnell genervt, wenn ich was anprobiere, und es passt nicht gleich.

Hebt es Ihre Stimmung, wenn Sie einkaufen?

Nein. Außer ich bin im Baumarkt. Ich liebe Baumärkte und alle Arten von Elektronikshops.

Was ist das älteste Kleidungsstück in Ihrem Schrank?

Weiß ich nicht. Ich trage die Sachen meistens, bis sie nicht mehr gut aussehen, und gebe sie dann weg. Ich habe aber noch meinen ersten Renn-Overall, als Souvenir. Der ist jetzt 30 Jahre alt.

Was war Ihre größte Modesünde?

Ich glaube, ich begehe jeden Tag Modesünden. Manchmal orientiere ich mich deshalb an den Kindern meiner Schwester, die sind immer auf dem neuesten Stand und geben mir Tipps.

Tragen Sie zu Hause Jogginghosen?

Ja. Definitiv.

Haben Sie Stil-Vorbilder?

Eigentlich nicht. Aber wenn ich was in Zeitungen oder Zeitschriften sehe, das mir gefällt, kann mich das schon inspirieren.

Haben Sie jemals ein Kleidungs- oder ein Möbelstück selbst gemacht?

Kleidung nicht, aber Möbelstücke, ein Bett oder einen Stuhl. Für den Sohn meiner Schwester habe ich mit dessen Schwester mal ein tolles Hochbett gebaut. Hat uns zwei Tage gekostet, aber viel Spaß gemacht.

Besitzen Sie ein komplettes Service?

Ja, von Villeroy & Boch.

Mit welchem selbst zubereiteten Essen konnten Sie schon Freunde beeindrucken?

Ich mache gerne einen ganzen Fisch mit Kräutern, in Alufolie im Backofen. Oder einen Hahn mit Kräutern.

Welche Zeitungen und Magazine lesen Sie?

Ich bin eher der Online-Typ. Da lese ich die F.A.Z. oder n-tv.

Welche Websites und Blogs lesen Sie?

Hauptsächlich Nachrichten und Sport. Ich lese keine Blogs. Wenn ich meine Mails gemacht habe, reicht's mir ehrlich gesagt am Computer.

Wann haben Sie zuletzt handschriftlich einen Brief verfasst?

Den letzten habe ich an die Bundeskanzlerin geschrieben, das war 2006. Und ich habe einen handschriftlichen Brief von ihr zurückbekommen, eine ganze Seite, das fand ich schon erstaunlich. Ich hatte mal das Glück, eine Stunde bei ihr eingeladen zu sein und mich mit ihr allein unterhalten zu können, das war sehr interessant. Da gibt es ja viele Parallelen, das Physik-Studium etwa,

ich bin auch Physik-Ingenieurin. Oder die Erfahrung als Frau in einer Männer-Welt.

Welches Buch hat Sie am meisten beeindruckt?

Kann ich nicht sagen. Ich lese gerne Biographien, da gibt es aber viele, die mich beeindrucken.

Ihre Lieblingsvornamen?

Die Namen meiner Nichten und Neffen: Annabell, Samuel, Aaron, Amelie, Marie-Lilien, Victor, Maurice.

Ihr Lieblingsfilm?

„Das Schweigen der Lämmer“.

Fühlen Sie sich mit oder ohne Auto freier?

Ich liebe Autos. Und ich brauche ein Auto für meine Freiheit. Aber es kommt auch darauf an, wo man wohnt. In Monaco benutze ich das Auto fast nie, da fahre ich alles mit dem Fahrrad, weil ich damit viel freier bin – ich muss keinen Parkplatz finden, komme schnell überall hin, stehe nicht im Stau. Aber in den Vereinigten Staaten wäre ich ohne Auto verloren.

Tragen Sie eine Uhr?

Ja, wenn ich das Haus verlasse. Zu Hause stört mich die Uhr eher.

Tragen Sie Schmuck?

Nur wenn ich abends weggehe.

Haben Sie einen Lieblings-Duft?

„Aromatics Elixir“ von Clinique.

Was ist Ihr größtes Talent?

Ausdauer und Abenteuerlust. Ausdauer im Sinne von Hartnäckigkeit: Wenn ich mir was in den Kopf gesetzt habe, bleibe ich da dran, da kann ich sehr ehrgeizig werden. Das ist mir in die Wiege gelegt worden, und es hat mir sehr geholfen, Erfolg zu haben.

Was ist Ihre größte Schwäche?

Ungeduld, keine Frage. Wenn ich was will, will ich's immer gleich. Ich kann mich da schwer zurücknehmen und warten. Mit dem Alter wird man vernünftiger, aber das Gefühl der Ungeduld ist genauso da. Man kann es nur ein bisschen besser beherrschen.

Womit kann man Ihnen eine Freude machen?

Wenn man sich über ein Geschenk von mir freut.

Was ist Ihr bestes Smalltalk-Thema?

Auto und Motorsport. Funktioniert immer.

Sind Sie abergläubisch?

Nicht wirklich. Aber wenn ich einen Glücksbringer geschenkt bekomme, nehme ich den schon mit.

Wo haben Sie Ihren schönsten Urlaub verbracht?

In Südafrika, auf einer Safari. Das war genial: die Natur, die Tiere, die Lodges. Abenteuer pur.

Wo verbringen Sie Ihren nächsten Urlaub?

Ich würde gerne mal nach Island oder Neuseeland fahren.

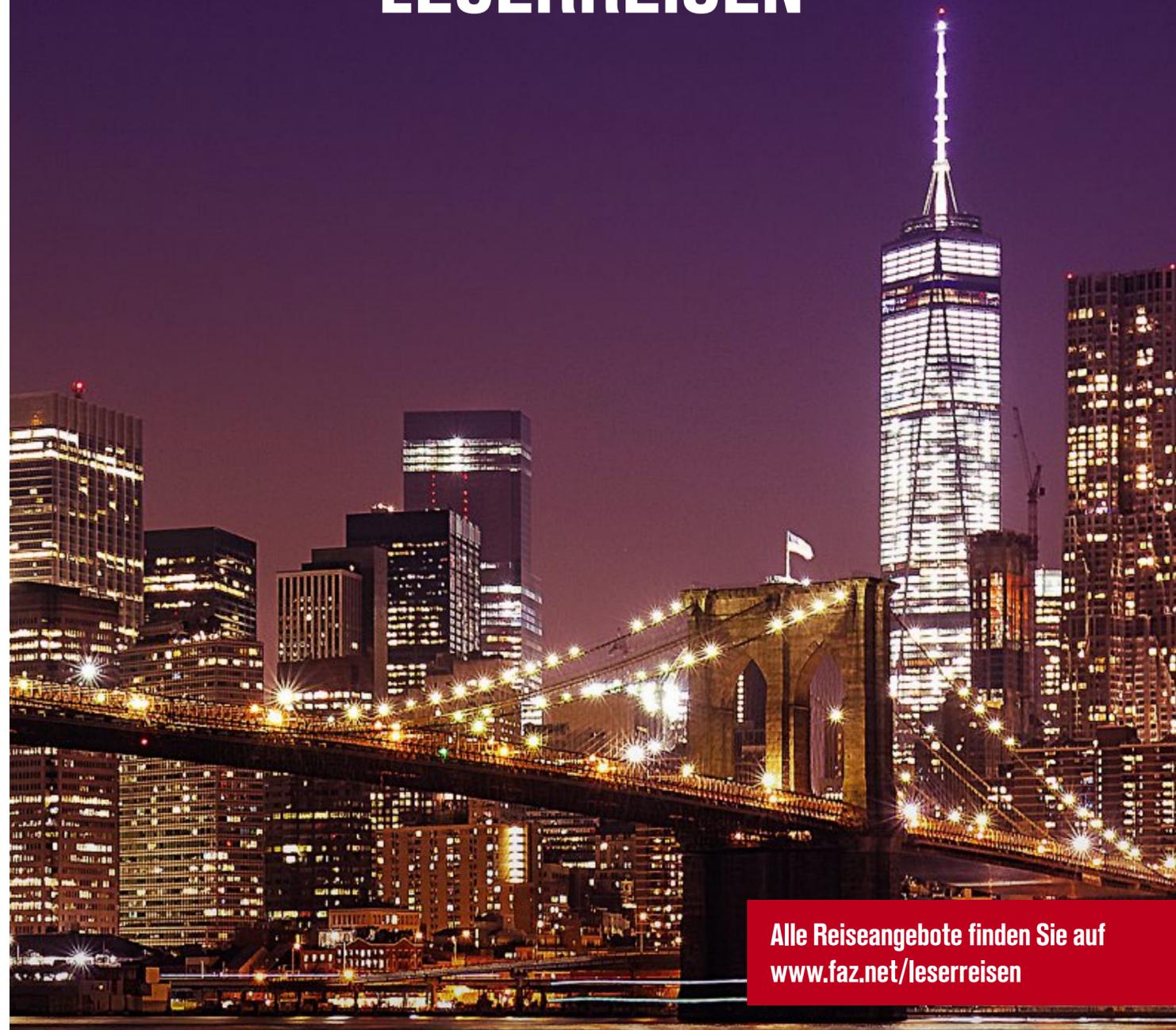
Was trinken Sie zum Abendessen?

Wasser. Außer bei einem schönen Essen mit Freunden, dann trinke ich gerne einen Rotwein.

Aufgezeichnet von Bernd Steinle.

FOTO: IMAGO

Frankfurter Allgemeine
LESERREISEN



Alle Reiseangebote finden Sie auf
www.faz.net/leserreisen

Ihre Städtereise 2016

Nutzen Sie die attraktiven Angebote der F.A.Z.-Leserreisen.
Für unvergessliche Urlaubstage.



©2016 Apple Inc. Alle Rechte vorbehalten.

von Harsha PJ.



Fotografiert mit dem iPhone 6 

