

WALTER

MENSCHEN | FAHRSPASS | ABENTEUER | LIFESTYLE



IHR KÖNNT AUCH ANDERS!
ANDERE TRÄUME, ANDERE
AUTOS, ANDERE ABENTEUER,
ANDERE GESCHENKE

PLAN C



4

192832

510003

19



SPOILERWARNUNG.

Das neue Mercedes-AMG GT Coupé.

SO AERODYNAMISCH. SO AMG. Das optionale Aerodynamik-Paket mit aktivem AIRPANEL im Unterboden und der optionale Carbon-Heckspoiler sorgen für niedrigeren Luftwiderstand.

Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ | WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 14,1 l/100 km,
CO₂-Emissionen kombiniert: 319 g/km.¹

¹Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i. S. v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153.
Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.



AMG



PERFORMANCE
MADE IN GERMANY



BELISAR

130
JAHRE

UNION
GLASHÜTTE/SA.

WWW.UNION-GLASHUETTE.COM

(ABC)4

Bevor wir zum ABC kommen, bleiben wir kurz beim kleinen Einmaleins. Und gehen zur Vier. Es ist nämlich wieder Geburtstag: vier Jahre WALTER Magazin! Vier Jahre der Beweis dafür, dass Print eben doch so viel sexier als das Internet ist. Und weit weg von tot. Ganz im Gegensatz zur Idee der zeitnahen und flächendeckenden Elektromobilität. Kein Strom im Land, keine Käufer, keine Überraschung. Jetzt wird bei den ersten Herstellern langsam umgedacht. Gut so. Miteinander ist das Stichwort: Regierung und Industrie, Elektro und Verbrenner, Sinn und Verstand.

Vier Jahre WALTER-Magazin sind zum Beispiel auch nur durch ein Miteinander möglich. Viel Quality-Paper hier, viele Abonnenten da. Kein hochwertiges Magazin wird sich auf Dauer die vagen Auslieferungen auf Verdacht in unzählige Läden leisten können. Die Kosten sind uferlos, das Gießkannenprinzip im Vertrieb nicht mehr bezahlbar. Darum sind Abos die faire Lösung. 40 Euro kostet so ein WALTER-Abonnement im Jahr. 40 Euro. Für ein ganzes Jahr. Also ungefähr das, was Ihr nach 30 Sekunden in den Elfer getankt habt. Und das hält ganz sicher kein Jahr. Da war es wieder, das Miteinander: Ihr und wir, Sinn und Vers(t)and.

Jetzt wollen wir aber feiern! Oberthema des Geburtstags-Magazins: Plan C. Plan A geht ja eh für die Wenigsten jemals in Erfüllung. Walter Röhrli wäre eigentlich Skirennläufer geworden, wenn es damals schon E-Autos gegeben hätte, wie er uns weiter hinten im Heft erklärt. Ich wäre als Fünfjähriger

gern Straßenbauer geworden, weil ich die Herren immer nur im Sommer mit freiem Oberkörper draußen auf Schaufeln aufgestützt gesehen habe. Das schien mir ein gutes Arbeitsmodell. Übrig von dieser Kindheitsfantasie ist aber nur noch mein geschliffenes Bauarbeiter-Hochdeutsch.



Plan B ist also der, in dem die Meisten von uns hängen geblieben sind. Und irgendwie immer drauf warten, dass sich doch noch mal die Gelegenheit zu Plan C ergibt. Dem wirklichen Traum vom anderen Leben. Wir haben für diese Ausgabe einiges Anderes für Euch gesammelt, andere Fahrzeuge, andere Bilder (wie vom schottischen CGI-Künstler Chris Labrooy auf dem Cover), andere Geschenke, andere Abenteuer, andere Meinungen, andere Reisetipps. Hoffentlich wird Euch nicht anders dabei.

Habt schöne Tage, genießt es, dass nun doch alles gut wird. Denn das wird es. Und falls doch noch was dazwischen kommt: dann ist eben endlich Zeit für

Plan C. Und vielleicht wird dann alles noch cooler als jemals gedacht.

Mit vier Flaschen Schampus im Arm und auf eine Schaufel gestützt grüßt Euer

Thomas Senn
Chefredakteur
@herrsen

AUTO & MOTORRAD

NEUE AUTOS	12
HAUPTSACHE SPASS	
935 RELOADED	20
PORSCHE 911 GT3 R RENNSPORT	
R RELOAD	22
NACHBAU PORSCHE 911 R	
JENSEITS DES TELLERRANDS	30
PLAN C-AUTOS	
DEUTSCHLAND, EIN WINTERMÄRCHEN	42
ALTERNATIVE ZUKUNFT	
VERNS WAHNSINN	48
SCHUPPAN 962 CR	
WER IST DAS VOLK?	74
KOMMENTAR	
SITZT	76
WALTER RÖHRL UND ABARTH	
NEXT LEVEL	118
BMW R 1300 GS	
DAS SÜSSE LEBEN	128
UNTERWEGS IM FERRARI ROMA SPIDER	

MENSCHEN

DARF CHRIS DAS?	56
CGI KÜNSTLER CHRIS LABROOY	
RING KÄMPFER	68
INTERVIEW JÜRGEN VON GLASENAPP	
WILD WILD EAST	82
WALTER RÖHRL UND DER OSTEN	
IMMER AUF ZAK	135
ABSCHIED VON ERICH ZAKOWSKI	

LIFESTYLE & ABENTEUER

PLAN C GESCHENKT	38
WALTERS CHOICE GESCHENKE	
ZEIT FÜR ANDERES	64
WALTERS CHOICE HERRENUHREN	
REICHT ARM?	92
VILLA LA MASSA EXCELLENCE	
KANNSTE DIR SCHENKEN	88
WALTERS CHOICE DAMENUHREN	
WARME GEDANKEN	102
WALTERS CHOICE WINTERKLEIDUNG	



LANG UND KURVIG	106
ROADTRIP STILFSER JOCH	
JAYJAYS PARADISE	142
WOCHENENDE IN LAPPLAND	
BOXENSTOPP IN DER VERGANGENHEIT	150
DIESE MUSEEN LOHNEN SICH	
HORDEN IM NORDEN	152
ROADTRIP LOFOTEN	

 **belchengruppe**
Die Zeitdesigner



**FADENGERADE UND
OHNE SCHNICKSCHNACK
Denn wir alle lieben klare Kanten.**



Onlineshop auf [belchengruppe.ch](https://www.belchengruppe.ch)

HEY, UHRENSÖHNE: ZEIT, WAS BESONDERES ZU SAMMELN.

Jetzt dein
Deejo
gestalten



deejo



deejo





STILFSER JOCH

Selbstverständlich und vollkommen zu Recht maulen wir den ganzen düsteren Tag über die dunkle Jahreszeit. Vor Mai wird es ja wahrscheinlich nicht wieder hell. Aber die Dunkelheit hat auch ihre guten Seiten. Zumindest mal diese zwei Seiten hier. Audi R8 V10 und Lamborghini Huracán beim Erklimmen des Stilfser Jochs. Was. Für. Ein. Foto. Und das Gute für Euch: wir haben noch viele weitere Fotos und die gesamten Fahreindrücke dieses Fast-Forward-Trips weiter hinten im Heft. Da wo es jetzt noch dunkel ist. Freut Euch aufs Aufblättern!

FOTO: ASTON PARROTT



WALLPAPER



JAPAN LOCH

Komm nach Japan, haben sie gesagt. Fahr dort diesen wunder-vollen WRC-Lauf, haben sie gesagt. Wir kennen jetzt mindestens mal zwei Teams, die den Rufern am liebsten mit einem dicken Ast eins überziehen würden. Dani Sordo und Adrien Formaux feuerten direkt auf der ersten echten Prüfung ihren Hyundai und Ford auf Grund von zu starkem Regen und zu schwerem Gasfuß in die gleiche Stelle der zauberhaften japanischen Botanik. Und hatten stundenlang Zeit, den Wald mal trotz lauter Bäume anzusehen. Moral von der Geschichte: achte auf die Gischt. Und hört niemals auf Andere. Hört Ihr?

FOTO: RED BULL CONTENT POOL



HAUPTSACHE SPASS

Bevor die besinnliche Weihnachtszeit über uns alle hereinbricht, gönnen wir uns noch mal eine große Portion Adrenalin. Das geht mit 750 Verbrenner-PS natürlich ebenso easy wie mit 650 elektrischen PS. Aber auch 8 PS können ein Grinsen ins Gesicht zaubern. Wetten?



MCLAREN 750S 3-7-59 **DREI FÜR DIE EWIGKEIT**

McLaren hat in seiner exakt 60-jährigen Firmengeschichte nicht nur acht Konstrukteurs- und zwölf Fahrertitel in der Formel 1 gewonnen. Zur Sammlung zählt auch das sogenannte „Triple des Motorsports“. Also Siege beim Grand Prix von Monaco (1984), dem 24-Stunden-Rennen in Le Mans (1995) und den „500 Meilen von Indianapolis“ (1974). Die Startnummern der jeweiligen Gewinner ergaben die Bezeichnung für eine Sonderserie des McLaren 750S: 3 und 7 und 59. Die hauseigene Abteilung Special Operations hat außerdem die drei historischen Lackierungen miteinander kombiniert. Das Ergebnis ist ein Feuerwerk aus mehr als 20 Farben, deren Auftragsauftrag alleine mehr als 1.200 Stunden verschlang.

Darüber hinaus unterscheiden sich die Lackierungen der lediglich sechs gefertigten Coupés und Spider in Details nach Kundenwunsch. Man sich also vorstellen, dass die längst verkauften Jubiläumsmodelle trotz unveränderter Technik ein wenig kostspieliger waren als die 320.000 Euro, die McLaren für einen Standard-750S aufruft.

4,0-Liter-V8 mit Biturbo-Aufladung, 552 kW (750 PS); Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe; 0-100 km/h in 2,8 Sekunden Höchstgeschwindigkeit 332 km/h

JAGUAR F-TYPE ZP EDITION **DAS WAR'S DANN**

Jaguar schickt den Verbrenner aufs Abstellgleis, ab 2025 wird es nur noch den Elektromotor geben. Als letzten Gruß an erfolgreiche 75 Jahre legt die britische Marke eine 150 Exemplare starke Limited-Edition des F-Type R75 auf Kiel. Während es antriebsseitig beim 575 PS starken Kompressor-V8 bleibt, zeigt die Optik Anleihen an die einst unter dem Projektnamen ZP entwickelten Rennversionen des legendären Jaguar E-Type. Die Farbgebung der Sondermodelle ist eine Referenz an die ersten Erfolge in der Saison 1961. Das Exterieur in Blau mit Interieur in Rot zitiert den Roadster, mit dem der spätere Formel-1-Weltmeister Graham Hill in Oulton Park die bis dahin übermächtigen Ferrari und Aston Martin

schlug. Der F-Type in Grau außen und Blau innen ist eine Hommage an den Sieg von Roy Salvadori bei einem GT-Rennen auf dem Londoner Crystal Palace Circuit. Runde Felder für Startnummern auf den Türen und weiß eingefasster Kühlergrill sind ebenfalls Verweise auf die Rennwagen aus den 1960er Jahren. Die schlechte Nachricht: Nur sieben Roadster und sieben Cabriolets kommen nach Deutschland.

5,0-Liter-V8-Benziner mit Kompressor-Aufladung, 423 kW (575 PS); Allradantrieb, Achtgang-Automatik; 0-100 km/h in 3,7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 300 km/h



HYUNDAI IONIQ 5 N **ICK BIN EIN BENZINER!**

Dass die N-Varianten um Einiges sportlicher sind als die als Basis dienenden Hyundai, kennen wir aus dem Benziner-Bereich schon lange. Aber das erste Elektrofahrzeug unter dem N-Label haut dem Fass so richtig den Boden aus. Die per Boost für zehn Sekunden machbaren 650 PS des Ioniq 5 N sind exakt die doppelte Leistung des Serienmodells. Auf Dauer sind es zwar „nur“ 605 PS, aber auch damit steht man niemandem im Weg rum. Ansonsten verwendeten die Ingenieure viel Hirnschmalz darauf, den Stromer wie einen Benziner auftreten zu lassen. Auf Knopfdruck simuliert die Antriebselektronik Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe inklusive Zugkraftunterbrechung sowie Motorbremse. Ein

anderer Computer steuert Verbrennersound bei, wahlweise auch in der Ausprägung Düsenjet. Die Fahrprogramme haben so tolle Namen wie „Drag“, „Track“ oder „N Grin“. Ebenfalls mittels einer Taste wird der Drift-Modus aktiviert, die Elektronik hilft sogar beim möglichst langen Querfahren. Und damit man sich bei derartigen Manövern nicht an der Mittelkonsole das Knie blau haut, sind an den kritischen Stellen Polster platziert.

Zwei Elektromotoren, Systemleistung mit Boost kurzfristig 478 kW (650 PS); Allradantrieb; 0-100 km/h in 3,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 260 km/h

OPEL CORSA ELECTRIC GS MIT OFFENEM VISIER

Nach vier Jahren hat Opel dem elektrisch angetriebenen Corsa ein Facelift verpasst. Das hält sich optisch in Grenzen. Noch am ehesten fallen der Verzicht auf jegliches Chrom und der Wechsel auf den Kühlergrill im Visier-Design auf. Der „Vizor“ fällt allerdings nicht ganz so konsequent aus wie beim Astra – dazu hätten kostspielig auch die Bleche von Motorhaube und Kotflügeln geändert werden müssen. Sei's drum, die wichtigste Neuerung spielt sich ohnehin im Maschinenraum ab. Der weiterhin verfügbaren 100-kW-Variante des jetzt Corsa Electric genannten Modells steht ab sofort die Version GS zur Seite gestellt, die 115 kW bezie-

hungsweise 156 PS leistet. Besonders im Fahrmodus SPORT tritt der Corsa Electric GS spürbar besser an als der kleine Bruder. Die größere, mit Wärmepumpe versehene Batterie, die auch in der neuesten Generation des Peugeot 208 verbaut wird, verspricht eine realistische Reichweite von rund 400 Kilometern. Wenn sich da mal nicht der Opel Electric Rally Cup als zukünftige Spielwiese anbietet.

Elektromotor mit 115 kW (156 PS); Vorderradantrieb; 0-100 km/h in 8,1 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit begrenzt auf 150 km/h; ab 38.045 Euro



PORSCHE CAYENNE TURBO E-HYBRID COUPÉ GT DAS IMPERIUM SCHLÄGT ZURÜCK

Der Leistungswettbewerb in der Liga der High-Performance-SUV geht weiter. Porsche konnte es natürlich nicht auf sich sitzen lassen, dass BMW mit der Red-Label-Version des XM weiter eskaliert hat. Der Cayenne Turbo E-Hybrid ist nominell zwar neun PS schwächer, schlägt das Flaggschiff der Münchener zumindest in der Coupé-Variante mit GT-Paket aber bei den Fahrleistungen. Im Detail: Der Vierliter-Turbo trägt jetzt 599 PS zur Systemleistung bei, der E-Motor ist auf umgerechnet 176 PS erstarkt. Rein elektrisch sind rund 75 Kilometer drin. Genauso beeindruckend wie der Antrieb ist das Fahrwerk. Die leistungsfähigere Luftfederung schafft spielend den Spagat zwischen komfortablem Gleiten und

agilem Kurvenrübern. Trotz 2,6 Tonnen Gewicht lenkt der stärkste Cayenne aller Zeiten ohne Widerstand präzise ein. Im GT-Paket sind – für rund 30.000 Euro Aufpreis – auch Goodies wie 22-Zoll-Räder, Keramik-Bremsscheiben, Sportsitze mit Racetex-Sitzflächen, Sportlenkrad sowie Titan-Auspuffanlage enthalten.

4,0-Liter-V8-Biturbobenziner und Elektromotor, Systemleistung 544 kW (739 PS); Höchstgeschwindigkeit 305 km/h, 0-100 km/h in 3,6 Sekunden; Allradantrieb, Achtgang-Automatik; ab 208.454 Euro

Excellence Inside

Die Mobilität der nächsten Generation.

Unsere Kinder werden in der Zukunft eine andere Mobilität erleben:
automatisiert, vernetzt und elektrisch.

Um ihren Ansprüchen gerecht zu werden,
arbeiten wir heute an den Lösungen, die ihnen
morgen ein Höchstmaß an Individualisierung
und Flexibilität im Fahrzeug ermöglichen.





FIAT TOPOLINO **GANZ GROSSES MÄUSE-KINO**

Kurz zur Erklärung: Die Comicfigur Micky Maus heißt im italienischen Sprachraum Topolino, übersetzt so viel wie „kleines Mäuschen“. Gleichzeitig ist Topolino der Spitzname für den Urvater aller Fiat 500 aus den 1930er Jahren, der für seine Zeit ziemlich klein war. Insofern ist es naheliegend, diesen Namen für ein wirklich winziges Elektromobil wiederzubeleben. Der Fiat Topolino des 21. Jahrhunderts ist 2,53 Meter kurz und hat zwei Sitzplätze. Das Mäuschen läuft – wie seine technischen Zwillingbrüder Opel Rocks-e und Citroën Ami – maximal 45 km/h und kommt ungefähr 75 Kilometer weit. Dafür darf man sich schon mit 15 Jahren

und mit Roller-Führerschein (AM) hinter das Lenkrad klemmen. Die Cabriolet-Variante DolceVita hat Stoffverdeck und Seile statt Türen – mehr Open-Air-Feeling bietet nur ein Moped. Noch lustiger sind fünf Showcars, die Fiat und Disney gerade gemeinsam auf Kiel gelegt haben. Sie feiern mit Lackierungen im Comicstil den 100. Geburtstag des Micky-Maus-Konzerns.

Elektromotor mit 6 kW (8 PS); Hinterradantrieb, Höchstgeschwindigkeit auf 45 km/h begrenzt

MINI JOHN COOPER WORKS COUNTRYMAN ALL4 **SCHARF WIE CHILI**

Trotz offensiver Elektrifizierungsstrategie hat Mini die Petrolheads unter uns noch nicht ganz vergessen. Während der Countryman mit Batterieantrieb auf die Generation Z zielt, überzeugt die neue John-Cooper-Works-Variante die Traditionalisten mit dem bekannten Turbobenziner. Die Leistung ist gegenüber dem Vorgängermodell um sechs auf jetzt 300 PS leicht reduziert. Dank verbesserter Aerodynamik mit einem Dachspoiler, der die gesamte Heckscheibe einrahmt, bleiben 250 km/h als Topspeed aber erhalten. Nach wie vor werden alle vier Räder angetrieben. Überarbeitete Sportsitze mit mehr Seitenhalt und das Doppelkupplungsgetriebe (bisher Automatik) erhöhen den Spaßfaktor. Zusammen mit dem

PS-Schwund ist die Schaltbox aber dafür verantwortlich, dass 0,3 Sekunden länger vergehen, bevor der Neue Tempo 100 erreicht. Äußere Erkennungszeichen sind außerdem der riesige achteckige Kühlergrill, Vierfach-Endrohre und rote Karosserieakzente. Auch die Bremssättel sind jetzt rot lackiert. Chili-Rot, um genau zu sein.

2,0-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner mit 221 kW (300 PS); Allradantrieb; Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe; 0-100 km/h in 5,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h



10
JAHRE || BILSTER
BERG

10 JAHRE
UNVERWECHSELBARE
KURVEN.

  @bilsterberg



bilster-berg.de



MAZDA ICONIC SP **IRGENDWAS MIT X**

Mazda hat in Japan das Konzeptfahrzeug Iconic SP präsentiert, ohne zu konkretisieren, ob daraus der nächste MX-5, RX-8 oder etwas völlig anderes entsteht. Warten wir es also ab und beschäftigen uns solange mit dem unkonventionellen Antrieb. Der ist technisch gesehen ein sogenannter serieller Hybrid: Ein Verbrenner ohne Verbindung zu den Achsen erzeugt den Strom, den Elektromotoren für den eigentlichen Vortrieb benötigen. (Fun Fact: Audi versucht mit dieser Konstellation im Januar noch einmal, die Rallye Dakar zu gewinnen.) Mazda

setzt als „Range Extender“ auf einen Zweischeiben-Wankelmotor, der sich wegen seines vibrationsarmen Laufs besonders gut für eine derartige Anwendung eignet. Die Mazda-Ingenieure haben das Kreiskolbenaggregat einen Schritt weitergedacht: Er soll fossilfrei hergestellte Kraftstoffe (z. B. e-Fuels) oder grünen Wasserstoff verarbeiten. Damit wäre der Iconic SP in der Bilanz CO₂-neutral. Die 370 PS der Studie sprechen in Sachen zukünftiges Serienmodell eher für MX-5 als RX-8. Müsste nur noch jemand das Dach aufschneiden.

FORD EXPLORER **LEXIES LIEBLING**

Wer uns auf Instagram folgt, dem ist der zukünftige Ford Explorer kein Unbekannter. Berichten wir doch regelmäßig über die amerikanische Influencerin Lexie Alford aka @LexieLimitless, die gerade mit dem elektrisch angetriebenen SUV auf Weltreise ist. Besonders viel ist über den ersten Stromer, der in Köln gebaut wird, noch nicht bekannt. Lexies aktueller Liebling ist ein Vorserienfahrzeug, das in Details nicht dem Serienstand entspricht. Ziemlich cool ist jedenfalls der 37-Zentimeter-Monitor in der Mittelkonsole.

Wer auf Design Wert legt: Der Ford Explorer tritt optisch mutiger auf als der VW ID.4, der die Technik inklusive komplettem Antriebsstrang spendet. Und zwar die neue Generation des sogenannten Effizienztriebs, der in den aktuell nur vorbestellbaren VW-Modellen bis zu 340 PS leistet und eine 77-kWh-Batterie als Energiespeicher nutzt. Planmäßig soll der elektrische Ford Explorer ab Mitte 2024 zu haben sein. Bis dahin sollte Lexie das Ford-Werk in Köln, das Ziel ihrer Weltreise, erreicht haben.



GENESIS G90 SWB **GROSSE KLAPPE**

Man könnte jetzt von der technischen Komplexität sprechen, einen V6-Turbomotor zusätzlich durch einen elektrisch angetriebenen Kompressor aufzuladen. Genesis weist stattdessen daraufhin, dass die Motorhaube des G90 beeindruckende 2,6 Quadratmeter misst. Die aus Aluminium gepresste sogenannte Muschelschalen-Haube soll sogar das größte Einzelteil sein, das im industriellen Automobilbau jemals verwendet wurde. Oder wie Designer Luc Donckerwolke es ausdrückt: „In einer Welt uninspirierter Limousinen setzt der Genesis G90 neue Maßstäbe.“ Dem Belgier ist es gelungen, sogar die sich über knapp 5,50 Meter erstreckende Langversion des G90 vergleichsweise filigran

wirken zu lassen. Agiler ist jedenfalls die kurze Variante, die außerdem auf Allradantrieb verzichtet. Für situationsangepasste Änderungen der Fahrwerksabstimmung tastet übrigens eine Kamera die Straße ab, zusätzlich greift der Steuercomputer auf Daten des Navigationssystems zu. Funktioniert hoffentlich besser, als wir es von automatischen Tempolimit-Erkennungen gewohnt sind.

3,5-Liter-V6-Benziner mit kombinierter Turbo- und Kompressor-Aufladung, 305 kW (415 PS); Hinterradantrieb, Achtgang-Automatik; 0-100 km/h in 5,2 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h; ab 116.118 Euro

PORSCHE 911 GT3 R RENNSPORT



Mit einem extremen Tracktool erinnert Porsche an einen Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Daytona.

Das Segment der sogenannten Tracktools boomt. Sportwagen werden immer extremer, gleichzeitig fallen Zulassungsvorschriften und Verkehrsregeln weltweit jedes Jahr restriktiver aus. Wer halbwegs Spaß an seinem PS-Spielzeug haben will, muss ohnehin auf die Rennstrecke. Na denn, denken sich immer mehr Hersteller, pfeifen wir doch gleich auf die Straßenzulassung. Positiver Nebeneffekt: Abgaswerte, Flottenverbrauch und ähnliche gesetzliche Schikanen spielen ebenfalls keine Rolle.

Porsche hat mit dem GT3 RS die Grenzen dessen bereits ziemlich ausgelotet, was mit einem Serien-911er als Ausgangspunkt möglich ist. Offensichtlich aber ist der Bedarf an noch Extremem vorhanden. Folglich nahmen die Ingenieure den Rennwagen GT3 R, wie er zum Beispiel in der DTM eingesetzt wird, als Basis für die nächste Tracktool-Eskalationsstufe. Auftritt GT3 R Rennsport.

Und weil Weekend-Racer auch mit Spaßbremsen wie einer „Balance of Performance“ (BoP) eher selten konfrontiert werden, haben Rennsport-Eigner gleich mal rund 60 PS mehr im Heck als Porsches DTM-Champion Thomas Preining. 620 PS leistet der fröhlich bis auf 9.400 Touren hochdrehende Sechszylinder-Boxer.

Möglich macht dies unter anderem die Hubraumerweiterung um 200 Kubikzentimeter auf 4,2 Liter. Daraus ergibt sich eine Literleistung von 148 PS – für einen so großen Sauger ein ziemlich beeindruckender Wert. Porsche betont übrigens, dass der Motor für den Betrieb mit Biosprit oder eFuels ausgelegt ist. Ohne geht heutzutage wohl auch bei Tracktools nicht mehr. Zur Wahl stehen verschiedene Auspuffanlagen, je nach Lärmbegrenzung auf der bevorzugten Rennstrecke.

Noch spektakulärer als der Kraftzuwachs im Maschinenraum fallen die Veränderungen an der Karosserie aus. Da wäre zum Beispiel der riesige Heckflügel. Er erinnert stark an das Leitwerk des Porsche 935, mit dem das amerikanische Brumos-Team 1978 das 24-Stunden-Rennen in Daytona gewann. Auch die Farbgebung des Präsentationsmodells ist eine Hommage an den 911er, mit dem der Deutsche Rolf Stommelen, der Amerikaner Peter Gregg und der Niederländer Toine Hezemans vor 45 Jahren in Florida siegten. Brumos verwendete damals die Typenbezeichnung 935/77 – woraus sich die limitierte Auflage von 77 Stück für den Rennsport ergab. Jenseits des Fotofahrzeugs sind bei der Lackierung den Wünschen der Kunden natürlich keine Grenzen gesetzt.

Nicht nur beim Heckflügel, auch beim Rest der Karosserie konnten die Designer Hand anlegen, ohne wie im FIA-sanktio-



Die Motorsports Reunion auf dem Laguna Raceway ist für Porsche das größte Sportevent und für die Partystimmung sorgte erneut eine exklusive Sonderserie – diesmal der über eine Million Euro teure Porsche 911 GT3 R Rennsport

nierten Motorsport üblich, Rücksicht auf irgendein Homologationsfahrzeug nehmen zu müssen. So wuchs der Rennsport in die Breite und in die Länge. Die Übernahme der auf den ersten Blick kleinen 18-Zoll-Räder vom GT3 R hat einen großen Vorteil: Mit dieser Reifengröße sind weltweit fast alle GT3-Boliden unterwegs, in dieser Dimension gibt's jede Menge Rennreifen.

Das Cockpit des Rennsport entspricht weitgehend dem GT3 R. Allerdings entfallen konventionelle Spiegel. Deren Aufgabe übernimmt ein Kamerasystem, dessen Bild wird auf zwei kleine Monitore an den A-Säulen übertragen. Kleiner Nachteil der Verwandtschaft zum GT3 R: Der FIA-homologierte Überrollkäfig lässt den Einbau eines Beifahrersitzes nicht zu. Kumpels oder Sponsoren mitnehmen geht also nicht.

Der Preis des Porsche 911 GT3 Rennsport liegt irgendwo jenseits der Million plus Mehrwertsteuer. Und wer jetzt reflexartig zum Scheckbuch greifen will: Lass' ma stecken. Die 77 Exemplare werden handverlesen zugeteilt. Dabei folgen die Verkäufer der Rennabteilung dem Prinzip: Rufen Sie uns nicht an, wir rufen Sie an. **W**

4,2-Liter-Sechszylinderboxer, 456 kW (620 PS);
Hinterradantrieb, Sechsgang-Klauengertriebe



PORSCHE 911 R



R W W I E R

Stellen wir uns vor, wir besitzen einen seltenen Porsche 911 R, Baujahr 2016. Stellen wir uns ebenfalls vor, wir wollen einen noch selteneren Porsche 911 R, Baujahr 1968 zusätzlich besitzen. Als ob der erste Fall nicht schon schwierig genug wäre, ist der zweite nahezu unmöglich. Aber zum Glück gibt es fähige Leute wie Rafael Diez, die Leuten wie Hakan Öktem besondere Wünsche erfüllen können.



RELOAD

TEXT und FOTOS Michael Heimrich

PORSCHE 911 R



Mit dem Weltrekord in Monza schrieb Porsche Geschichte. Nicht nur die erzielten Distanzen sorgten für Schlagzeilen, auch der gesamte Ablauf

Win on Sundy, sell on Monday!“, dieser Spruch rechtfertigte viele Jahrzehnte jedes noch so teure Motorsportprogramm. Auch bei Porsche war man Mitte der 1960er-Jahre eifrig bei der Sache und sammelte mit dem gerade eingeführten 911 erste Pokale.

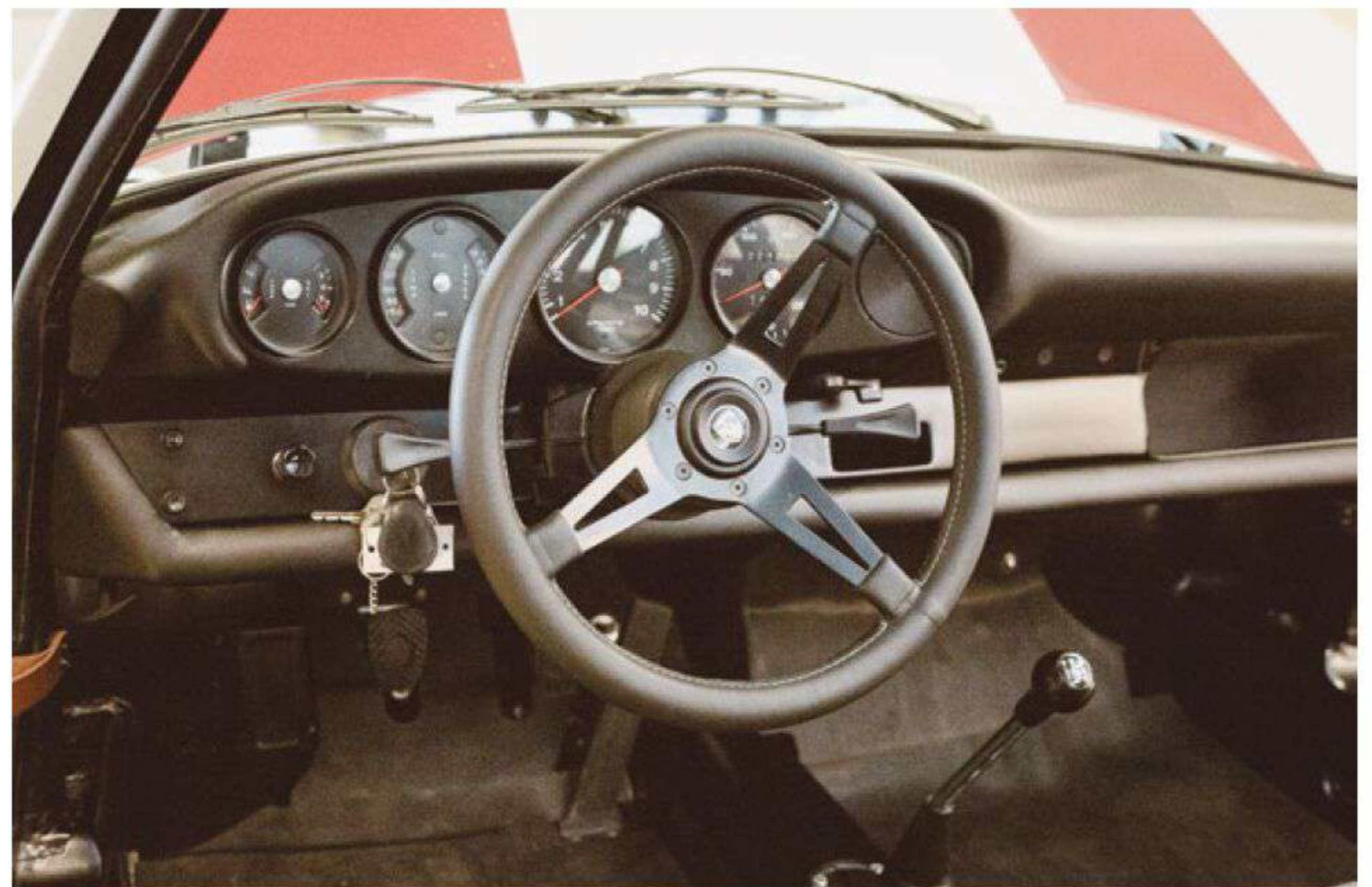
Für Ferdinand Piëch – dreißigjähriger Neffe von Unternehmenschef Ferry Porsche und ganz frisch zum Entwicklungsleiter ernannt worden – eine geradezu perfekte Spielwiese zum Austoben. Kaum hatte er sich zum obersten Techniker emporgekämpft, ging es ab Herbst 1966 an die Arbeit für einen besonderen GT-Sport-Neunelfer. Besonders der Leichtbau wurde bei dem auf ‚911 R‘ getauften Fahrzeug großgeschrieben und ein Leergewicht von 800 kg bei 210 PS Motorleistung angestrebt. Mit 4 kg pro PS würde man 1,5 kg unterhalb der Konkurrenz liegen.

Um die Ziele zu erreichen, waren die Maßnahmen tiefgreifend. Schließlich war die Ausgangsbasis der mit 1.030 kg gewiss nicht schwere 911 S. Also ging es ans Eingemachte. Vordere Kotflügel, Haubendeckel, Türen und Stoßstangen aus

glasfaserverstärktem Kunststoff – außer der Windschutzscheibe wurden dünnste Plexiglasscheiben verbaut. Selbst die Fensterheberkurbeln mussten raus und ein einfacher Lederriemen bediente die Tür. Die Recaro-Sitze wichen Scheel-Rennsesseln, ein kleineres Monza-Lenkrad fand Verwendung, sämtliche Geräuschdämmung dagegen nicht.

Auch beim Motor hatte Piëch eine klare Vorstellung. Ein 901 S-Motor, mit Zylindern, Kolben und Zylinderköpfen, wurde mit dem Ventiltrieb vom Carrera 6 verschmolzen. Von dort kamen auch die Saugrohre und die Dreifachvergaser. Der mit Doppelzündung und Titanpleuel ausgestattete Rennmotor leistete die angestrebten 210 PS bei 8.000/min und ermöglichte eine Beschleunigung in nur 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Vorausgesetzt, man konnte das 5-Gang-Getriebe schnell genug durchschalten.

Schon die ersten Testrunden im Oktober 1966 deuteten das Potenzial des Konzepts an. In den nächsten Monaten folgten weitere Verbesserungen bei den Prototypen, ehe im Sommer 1967 entschieden wurde, dass eine Kleinserie von nur 20 Fahrzeugen entstehen soll. Die Bezeichnung „R“ für „Racing“ wurde offiziell vom Porsche-Vertrieb übernommen.



Der perfekte Nachbau eines legendären Autos:
An den vielen Details des historischen Porsche 911 R
Baujahr 2023 kann man sich gar nicht satt sehen

PORSCHE 911 R

Allerdings verlief der Verkauf des ersten echten Rennsport-Elfers schleppend. Mit 45.000 DM war der ‚R‘ fast doppelt so teuer wie ein regulärer 911 S. Außerdem gab es den erheblich schnelleren Carrera 6 für den gleichen Preis. Der Plan, eine für die GT-Homologation benötigte Stückzahl von 500 Fahrzeugen aufzubauen, wurde verworfen. Es blieb bei 19 aufgebauten ‚R‘ – 15 Stück gingen in den Verkauf, vier verblieben im Werk.

Die geringe Stückzahl macht den ‚R‘ in der heutigen Zeit umso begehrenswerter und die Faszination für einen leichtgewichtigen 911 hat nicht nachgelassen. Als Porsche 2016 eine Neuauflage anbietet, herrschen keine Absatzschwierigkeiten. 4,0-Liter-Sauger, 500 PS, 1.370 Kilo fahrfertig und – Trommelwirbel! – Handschaltung. Die 991 Exemplare gehen für 190.000 Euro weg wie warme Semmeln und ein 911 R landet in der Garage von Hakan Öktem.

Den Mitbegründer von HolidayCheck begeistert nicht nur das Fahrverhalten seiner Neuanschaffung, sondern auch die ganze R-Geschichte. „Ich wollte auch unbedingt einen alten 911 R fahren“, erinnert sich Hakan. Ein Wunsch, der sich nicht erfüllen ließ. Aber jetzt kommt sein Freund Rafael Diez ins Spiel. Mit seiner Firma ist er spezialisiert auf die Wartung und den Aufbau historischer Porsche-Modelle. „Ich habe ihn einfach gefragt, ob er mir einen 911 R nicht bauen kann“, so Hakan.

Während andere nun beide Hände über dem Kopf zusammenschlagen würden und im großen Buch der Ausreden einige Seiten vorblättern, sagt Diez prompt zu. „Er fand die Idee super und wir haben uns auf die Suche nach einer geeigneten Basis gemacht“, erzählt Hakan. Was er zu diesem Zeitpunkt nicht wissen konnte, aber vielleicht schon ahnte,

es würde zwei Jahre dauern, bis man eine finden würde. Weitere vier Jahre und ein beträchtliches Budget gingen ins Land, bis er endlich seinen ‚R‘ in Empfang nehmen würde. Das hat nicht allein damit zu tun, dass Rafael Diez wirklich jedes kleinste Detail originalgetreu nachbaute, sein Kunde hatte sich auch noch einen sehr speziellen ‚R‘ ausgesucht: das Weltrekord-Auto von 1968, das zufälligerweise jene roten Streifen besaß, wie sein moderner 911 R.

Im Sommer 1967 hatten sich die Schweizer Dieter Spoerry und Rico Steinemann Gedanken gemacht, wie man die nahende Winterpause überbrücken könnte. Ein Weltrekordversuch wäre doch eine nette Abwechslung und weil Porsche derartige Bestwerte an Ford und Toyota verloren hatte, stieß man in Zuffenhausen auf offene Ohren. In Sachen Budget fand man zudem mit BP den passenden Partner, der Schmierstoffgigant wollte den Versuch nutzen, um ein neues Öl zu vermarkten. Als Ort des Geschehens fiel die Wahl auf Monza, obwohl die dortigen Steilkurven als baufällig galten und die Klassifizierung „Rüttelpiste“ bekamen. Genau dieser Umstand wird am 1. November dem zunächst eingesetzten Porsche 906 Carrera 6 zum Verhängnis, als der hintere linke Stoßdämpfer, sowie beide Getriebeaufhängungen des filigranen Sportwagens ihren Widerstand gegen die italienischen Holperplatten aufgeben.

DER ERSTE ANLAUF SCHEITERT

Porsche-Versuchsleiter Helmuth Bott wird am frühen Montagmorgen um 7 Uhr über das Scheitern telefonisch unterrichtet, drei Stunden später kommt die Anweisung, den Rekordversuch nicht abubrechen. Ein Neuanlauf hätte erneut eine monatelange Vorbereitungszeit benötigt. Allerdings musste der zweite Versuch laut offiziellen FIA-Statuten innerhalb von 48 Stunden erfolgen. Während die Monza-Mannschaft eine Reparaturpause am Carrera 6 vortäuschte, wurde im Werk ein Porsche R vorbereitet. Ausgerüstet mit einem nach vielen Prüfstandstunden neu aufgebauten Motor. In ein Getriebe werden zwei fünfte Gänge eingebaut, ein Zahnradpaar könnte die Vollastbelastung nicht überstehen. Für ein Ersatzteilkontingent ist die Zeit für die Zollformalitäten zu kurz. Als rollendes Ersatzteillager soll ein zweiter 911 R nach Monza gefahren und dort zerlegt werden.

Der neue 911 R ist eine Granate, aber sein Vorgänger der Hammer.



PORSCHE 911 R

Zwei Jahre Suche. Vier Jahre Aufbau. Gut Ding will Weile haben.

Der erste ‚R‘ macht sich umgehend auf den Weg, wird aber an der Grenze bei Basel vom Schweizer Zoll gestoppt. „Das Auto ist viel zu laut“, mault der Eidgenosse angesichts des fast offenen Auspuffs. Es folgt ein Umweg über Chamonix und den Mont-Blanc-Tunnel und die Hoffnung, in Frankreich auf mehr Verständnis zu stoßen. Vorgewarnt nimmt der zweite ‚R‘ die nächtliche Route über Innsbruck und den Brenner. Trockener Kommentar der Zöllner dort: „Bella Macchina.“

Der Einsatz vor Ort verlangt Mensch und Material alles ab. Strömender Regen, Temperaturen um den Gefrierpunkt und aufziehender Nebel sorgen neben den schlechten Streckenverhältnissen für angespannte Nerven. Teilweise beträgt die Sicht keine 50 Meter, die Truppe versucht mit Fackeln und Taschenlampen die überhöhte Seite der Steilkurven zu markieren.

Auch hier werden die Mühen belohnt: Nach 96 Stunden und 20.086 Kilometern Vollgas werden fünf neue Welt- und 14 internationale Klassenrekorde erzielt – alle mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 200 km/h. Kurios: Erst beim Zerlegen des Fahrzeugs in Zuffenhausen fiel auf, dass der Einsatzmotor kurz zuvor einen Prüfstandslauf mit über 100 Stunden absolviert hatte. Das Triebwerk hatte also 200 Stunden Vollgas durchgestanden. Der technische Leiter des Weltrekordversuchs Günter Steckkönig ließ bei der Demontage des Fahrzeugs zufrieden notieren: „Außer den normal anfallenden Verschleißteilen konnte nichts Besonderes festgestellt werden.“

DIE ERSTEN TESTKILOMETER ÜBERNIMMT DER CHEF

Eine Geschichte, die nicht nur Hakan und Rafael gefällt, sondern auch Walter Röhrli. Stolz präsentieren die beiden ihr Werk dem Meister und dessen strenge Miene hellt sich mit jedem Blick unter das GfK-Kleid weiter auf. „Schon verrückt, wie detailgetreu das Auto neu aufgebaut wurde.“



Der Ritterschlag für Hakan Öktem: Von Walter Röhrli gibt es nur Lob für den neu aufgebauten Porsche 911 R, der nach Vorlage des Rekordautos entstand

Noch besser wird die Laune, als Walter den alten ‚R‘ Baujahr 2023 auf seinen Lieblingsstrecken im Bayerischen Wald bewegen kann. „Ein echtes Erlebnis! So leicht, so pur, keinerlei elektronische Helferlein. Bremsen, Zwischengas, Schalten, gefühlvoll Lenken. So stelle ich mir Autofahren vor!“

Und wenn Walter erst einmal ins Schwärmen kommt: „Für mich ist das Fahren mit einem Oldtimer eine Art Gehirntraining gegen Alzheimer. Alle Sinne müssen geschärft und aktiviert sein, nicht die von Hundert Steuergeräten. Viele wissen doch gar nicht, was sie in der letzten halben Stunde im Auto gemacht haben. Ich weiß es noch ganz genau.“ Sagt’s und lässt das Garagentor zur nächsten Runde im alten ‚R‘ öffnen. Hakan folgt ihm im modernen ‚R‘. Er kann ja nun jeden Tag den Klassiker fahren. Manchmal gehen Wünsche eben doch in Erfüllung. Selbst die ganz unmöglichen. Man muss nur Rafael Diez kennen. **W**

PORSCHE



JENSEITS DES TELLERRANDES

Automobiler Mainstream ist langweilig.
Für Individualisten hätten wir hier ein paar
Alternativen, die unter dem Radar fliegen.

Text Christian Schön

ALTERNATIVE ZUM PORSCHE 911

Der Vergleich hinkt ein wenig. Aber wir haben neulich den Satz gehört: Einen 911 fährt ja jeder. Stimmt natürlich nicht. Aber zumindest in unseren Breitengraden ist der Hype um die Ikone aus dem Hause Porsche deutlich aufgeregter als um jedes andere Sportwagenmodell der Stuttgarter. Aber muss es wirklich immer der Neunelfer sein?

Wir sagen: Nein! Und brechen eine Lanze für den 718 Cayman. Den fährt erstens nicht jeder Dritte im Freundeskreis. Und zweitens hat er einige objektive und subjektive Vorteile gegenüber dem begehrten Markenbruder.

Da wäre zum einen das Antriebskonzept. Beim Neunelfer sitzt der Boxer weit hinten, zumindest auf trockener Straße fahrdynamisch nicht optimal. Der 718 folgt dagegen dem Mittelmotorkonzept. Also genau jenem Prinzip, dem aus gutem Grund auch viele erfolgreiche Rennwagen von Porsche entsprachen. Vom 550 Spyder über den namensgebenden historischen 718 und den 962 bis zum 919 Hybrid. In der Disziplin Agilität macht einem Mittelmotorsportwagen so schnell kein anderes Antriebskonzept was vor. Fragt mal Ferrari, Lamborghini und Konsorten.

Über Geschmack kann man zum Glück streiten. Aber beim Design hat der Cayman ebenfalls die Nase vorne. Während der 911 auch nach 60 Jahren konstruktionsbedingt immer noch ein plattgedrückter VW Käfer ist, wie Spötter witzeln, wirken die Linien des 718 viel harmonischer. Das gilt ganz besonders für den Spyder.

Außerdem ist es ja nicht so, dass Porsche für den Cayman keine gescheiterten Motoren anbieten würde. Beispielsweise der GTS 4.0 RS wird vom selben fantastischen Vierliter-Sechszylinder angetrieben wie der 911 GT3, kostet neu aber mal eben rund 40.000 Euro weniger. Natürlich kann man darüber streiten, ob ein Vierzylinder – wie in der Basisversion des 718 – eines Porsche würdig ist. Aber sind wir doch mal ehrlich: 300 PS reichen im Alltag völlig aus, speziell bei einem Cabriolet.

Übrigens: In naher Zukunft will Porsche keine 718 mit Verbrenner mehr anbieten. Jetzt wäre also der richtige Zeitpunkt, sich einen zukünftigen Klassiker zu sichern.



ALTERNATIVE ZUM BMW M3

Vor zwei Monaten verstarb Burkhard Bovensiepen, Gründer von Alpina. Unter seiner Regie entwickelte sich das Unternehmen seit 1965 vom renommierten BMW-Tuner und erfolgreichen Rennteam, unter anderem in der DTM, zum anerkannten Automobilhersteller. Von Alpina leistungsgesteigerte BMW-Modelle schlugen bei Tests häufig die Werksfahrzeuge. Der legendäre Alpina B10 Bi-Turbo, basierend auf dem BMW 535i, war bei seiner Präsentation 1989 die schnellste Serienlimousine der Welt. Zuletzt fertigten rund 300 Mitarbeiter im bayerischen Buchloe etwa 2.000 Fahrzeuge pro Jahr.

Weil aber auch die Entwicklung von Kleinserien heute Unsummen verschlingt und die Zukunft des Verbrenners zudem weltweit mehr als ungewiss ist, gibt Alpina als Hersteller auf. Die Markenrechte gehen zum Jahresende 2025 an BMW. Wie es danach mit Alpina weitergeht, ist derzeit unklar.

Fans der Marke sollten sicherheitshalber jetzt zugreifen. Zum Beispiel zum Alpina B3, der Alternative zum werksseitigen BMW M3.

Die Prämisse von Alpina waren schon immer Understatement und Eleganz seitens Karosserie und Innenraum sowie hohes Drehmoment aus dem Drehzahlkeller beim Motor. Dementsprechend tritt der Alpina B3 deutlich weniger krawallig auf als der Werkskonkurrent. Nur die spezifischen Räder und der Vierfachauspuff verraten dem Kenner, dass hier ein besonderer 3er unterwegs ist. Um den Innenraum kümmert sich Alpina beispielsweise mit Volllederausstattung der besonders edlen Sorte Lavalina.

Im B3 leistet der Dreiliter-Biturbo-Reihensechszylinder mit 495 PS zwar etwas weniger als im Werks-M3. Dafür liegt das Drehmoment Alpina-typisch mit 730 Newtonmetern deutlich höher. Auch das Fahrwerk ist mehr auf den Business-Vielfahrer als auf die Rennstrecke abgestimmt. Beides passt genau zu den Ansprüchen der B3-Zielgruppe, die M3-ähnliche Leistung sucht, ohne sich gleich ein Tracktool ins Haus holen zu wollen.





ALTERNATIVE ZUM ID.-DESIGN

Rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind, jedenfalls außerhalb des Sportwagen-Segments, selten sexy. Zu den ganz wenigen Ausnahmen unter den BEV (Battery Electric Vehicle) zählt der Honda E, dessen knuffiges Retro-Design entfernt an den Civic aus den 1970er Jahren erinnert. Im Cockpit dagegen war der ab 2020 bei uns verkaufte Japaner seiner Zeit einige Schritte voraus. „Der Innenraum ist die Wucht“, urteilten die Tester des ADAC. Eine über die gesamte Breite der Armaturentafel verlaufende Display-Landschaft und Kameras statt Rückspiegel sind jedenfalls heute noch ziemlich avantgardistisch.

Auch technisch brauchte sich der Honda E nicht zu verstecken. Wiederum der ADAC attestierte ein „begeisterndes Fahrerlebnis“. Verantwortlich dafür war vor allem der Hinterradantrieb, der eine deutlich reaktionsfreudigere Lenkung erlaubt als angetriebene Vorderräder, und die ideale Gewichtsverteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse. Auch 113 kW Leistung (umgerechnet 154 PS) des Topmodells waren für einen Kleinwagen ein Wort.

Dass Kunden trotzdem zur optisch langweiligeren Konkurrenz griffen, lag zum einen an der geringen Reichweite von weniger als 200 Kilometern. Schnappatmung verursachte außerdem der ambitionierte Preis: Schon die Basisversion kostete knapp 34.000 Euro vor Abzug des Umweltbonus von damals 5.000 Euro. Seit 2020 wurden rund 3.000 Honda E in Deutschland zugelassen. Tesla verkaufte bei uns alleine im Jahr 2020 knapp 17.000 Stromer. 2022 stellte Honda die Produktion des Modells ein. Auch als Gebrauchter ist der japanische Stromer noch teuer, allerdings preiswerter als ein neuer Fiat 500 Elektro, der auf ein ähnliches Retro-Konzept setzt. Seit dem Produktionsende des E konzentriert sich Honda im Elektro-Sektor auf SUV. Sexy sind die nicht.

PS: Das habt Ihr jetzt davon. Pünktlich zum Redaktionsschluss hat Honda den E in Europa gestoppt, weil die Stückzahlen zu gering waren.

ALTERNATIVE ZUM DEUTSCHEN MITTELMASS

Die aktuelle Alfa Romeo Giulia räumt seit ihrer Präsentation im Jahr 2016 bei Designwettbewerben und Leserumfragen einen Preis nach dem anderen ab. Auch in Vergleichstests der Fachpresse schlägt die italienische Limousine die einheimische Konkurrenz zumindest manchmal.

Aber wenn's ums Kaufen geht, machen deutsche Kunden einen weiten Bogen um den Enkel der 1962 präsentierten Ur-Giulia. 2022 wurden laut KBA-Statistik keine 1.100 Stück zugelassen. Im selben Zeitraum verkaufte BMW in Deutschland mehr als 36.000 Exemplare des 3ers, gemäß Marktstrategie von Alfa Romeo der Hauptkonkurrent der Giulia.

Warum versteht hierzulande keiner die Giulia? Klar, Alfa Romeo hat sich in den zurückliegenden Jahrzehnten mit Qualitätsmängeln und mediterraner Lässigkeit auch auf anderen Gebieten einige Sympathien verscherzt. Die lassen sich nicht alleine durch ein Design zum Niederknien zurückgewinnen. Ein weiterer Grund für den mäßigen Erfolg der Giulia ist sicher das außerhalb der Großstädte dünne

Händlernetz. 50 Kilometer und mehr Anfahrtsweg zum Inspektionstermin sind halt wenig verlockend. Aber wer ein Herz für italienisches Design hat, lässt sich davon nicht abschrecken.

Mit dem 3er BMW als Hauptgegner brauchte die Giulia natürlich auch einen M3-ähnlichen Kracher. Der hört auf die Bezeichnung Quadrifoglio und hat einen 510 PS starken V6-Biturbobenziner unter der Haube. Das auf einem Ferrari-V8 basierende Triebwerk beißt in allen Lebenslagen kräftig zu, treibt ausschließlich die Hinterräder an und knurrt seine Leistungsbereitschaft, natürlich, über einen Klappenauspuff in die Welt.

Aber für den Alltag reicht der Zweiliter-Turbo mit 280 PS völlig aus, den es inzwischen nur noch mit Allradantrieb gibt. Für Vielfahrer sind die 210 PS starken Diesel-Modelle einen Blick wert. In diesem Punkt unterscheidet sich die aktuelle Giulia stark von der Ur-Version, die es auch mit Selbstzünder gab. Der war allerdings eher für Boote geeignet.





ALTERNATIVE ZUM FRONTANTRIEB

Der Toyota GT86 hat eine viel größere Fangemeinde als sein technischer Zwilling Subaru BRZ. Seit der Präsentation der Sportcoupés im Jahr 2012 wurden rund fünf Mal mehr GT86 als BRZ in Deutschland zugelassen. Dieses Verhältnis liegt auch an der Zuteilungsquote. Toyota gönnte uns stets deutlich mehr GT86 als Subaru BRZ zu uns ließ. Überzeichnet sind ohnehin beide Modelle. Wer also beim Toyota-Händler seines Vertrauens abblitzt, könnte beim Subaru-Dealer mehr Glück haben.

Ursache der künstlichen Verknappung ist der Umstand, dass weder Toyota noch Subaru mit diesen Coupés Geld verdienen – sie sind reine Marketinginstrumente, deren Image auf die weniger lustigen Markenbrüder abfärben soll. Deswegen heißt der GT86 auch inzwischen GR86: GR steht für Gazoo Racing, die offizielle Rennabteilung von Toyota. In Sachen Fahrspaß unterscheiden sich beide Modelle ohnehin marginal. Tatsächlich wurde das Konzept komplett von Subaru entwickelt. Toyota sprang erst ziemlich spät auf den Zug auf, hatte nur beim finalen Design ein Wort mitzureden. Treibende Kraft war der damalige Präsident

Akio Toyoda, einer der letzten Petrolheads in den Vorstandsetagen der großen Hersteller.

Und so kommt es, dass auch der GT86 den Subaru-typischen Boxermotor unter der langen Haube hat. Der Sound des hochdrehenden Vierzylinder-Saugers erinnert an die legendären gold-blauen Impreza aus der Rallye-WM, die ein gewisser Colin McRae zu Weltruhm brachte. Anfangs standen aus zwei Litern Hubraum 200 PS an, in der jüngsten Modellgeneration seit 2021 sind es 2,4 Liter und 234 PS.

Diese Leistung sorgt in Kombination mit Hinterradantrieb, vergleichsweise geringem Gewicht und Boxer-typisch niedrigem Schwerpunkt für super-agiles Fahrverhalten. Womit wir beim größten Unterschied zwischen Toyota und Subaru wären. Während der GT86 schon auf geringste Bewegungen von Gaspedal oder Lenkrad giftig reagiert, ist der BRZ deutlich komfortabler abgestimmt. Aber auch mit dem Subaru muss man kein Colin McRae sein, um saubere Drifts auf den Asphalt zu zaubern.

SO VIEL COOLER



ALTERNATIVE ZUM CUSTOMBIKE

Wer sich samstags mal an einen Motorradtreff stellt muss meinen, es ist verboten ein serienmäßiges Motorrad zu fahren. Custombikes so weit das Auge reicht. Und die allerwenigsten sind schöner als das Original. Teils wurde Kulturgut vernichtet, nur damit man ein selbstbezogenes Brettchen auf den abgesägten Rahmen spaxen kann. Die schönsten BMW-Klassiker wurden vorzugsweise bis zur Unkenntlichkeit vernichtet. Und wenn man sein Bike wiederfinden will, sollte man sich besser das Kennzeichen gemerkt haben, weil eh jeder vom anderen abgeguckt hat.

Wer also wirklich individuell sein will: der holt sich einen Klassiker und verändert genau gar keine Schraube daran. Was zum Beispiel bei der Aprilia Moto 6.5 auch wirklich geistesgestört wäre. Designer Philippe Starck hatte 1994 ein Meisterwerk gezeichnet, welches seiner Zeit vielleicht sogar heute noch voraus wäre. Leider kannte der Bauer es nicht und hat es nicht gefressen. Schon bald war schon wieder Schluss mit dem wundervollen 650-Kubik-Einzylinder mit 42 PS. Ganz selten tauchen noch welche in Deutschland auf, manchmal im wirklichen Neuzustand, weil die Designstücke oft einfach als Dekoration in Büros genutzt wurden.

Erinnert sich noch jemand an eine Kawasaki Z 1300 in seiner Kindheit? Das war die hubraumgewordene Übergröße. Alle haben sich an den Kopf gefasst, was denn soviel Kubik in einem Motorrad sollen. Heute fährt man neuerdings mit 1300 Kubik ins Gelände, und will man jemanden beeindrucken, muss es schon etwas um und bei zwei Litern sein. Wir haben Euch mal vier Alternativen zum Größen- und Umbauwahn rausgesucht, die es auch anders und viel charmanter können.



ALTERNATIVE ZUM WELTREISE-DAMPFER

1300 Kubik ist die neue Zahl am Weltreise-Motorrad-Himmel. Riesiger Motor, riesiges Motorrad, riesiges Gewicht, riesige Reserven, riesiger Preis. Nur: wer braucht das denn alles so wirklich? Wer wäre nicht froh, er müsste in Marokko (und da übertreibe ich schon, soweit kommen die wenigsten aktuellen Enduros jemals in ihrem Leben) nach einem Umfaller keine 350 Kilo mit Gepäck aufheben, sondern vielleicht 150 weniger? Und wieviel PS brauche ich auf einem steinigen Bergpass im Himalaya-Gebirge wirklich, wenn Einheimische Jugendliche zu viert auf EINEM Mofa an mir vorbeifliegen?



ALTERNATIVE ZUM RACER

Auch wenn der Rücken es nicht mehr so richtig mitmachen will: wir schielen immer noch den vollverkleideten Rennern hinterher, da hat uns die Kindheit mit Kevin Schwantz, Wayne Rayney und Kenny Roberts einfach geprägt. Was aber noch viel schwerer als der Buckel wiegt: die Wenigsten von uns würden auch nur eine Viertelstunde auf so einem 200-PS-Plus-Brenner überleben. Wir und Ihr sind zwar die besten Autofahrer der Welt, aber auf ein Rennmotorrad gehört ein winziger Italiener mit Nägeln in allen Knochen und im Kopf.

Und genau das hat Yamaha richtig erkannt und uns für 2024 einen Traum auf die Räder gestellt: die XSR 900 GP. Das Basismodell ist schon seit Jahren ein Verkaufsschlager, jetzt umhüllt den Fahrer künftig eine Vollverkleidung im Stile der 80er und 90er. Mit Werkslackierung im Marlboro-Style und einem großen gelben Startnummernfeld auf der Frontmaske, welches dank eines winzigen LED-Scheinwerfers sogar mit Eurer Lucky Number bemalt werden darf. Unter der „Haube“ steckt der beherrschbare Traum-Dreizylinder mit 119 PS. Ein Gentleman-Racer, wie er in meine Garage und an meine Ohren muss. Ja, muss.

Darum hier mal ein kleiner Tipp für ein kleines Motorrad, mit dem man definitiv überall hin- und wieder wegkommt: die neue 2024er Royal Enfield Himalayan 450. Ein ebenso robustes wie simples Reisegefährt, welches überall auf der Welt funktioniert. Im Sand, im Schnee, im Matsch, im Wald und tatsächlich auch auf der Straße. 450 Kubik, 40 PS. Das reicht bei unter 200 Kilo Fahrzeuggewicht. Vertraut mir. Und kommen wir zum Preis: unter 6.000 Euro. Neu. Mit den gesparten 20.000 Euro zu den üblichen Verdächtigen lassen sich die Reisen für den Rest unseres Lebens finanzieren.



ALTERNATIVE ZUM CHINAROLLER

Und zum Schluss muss ich nochmal eine Lanze brechen, für den wirklichen Fahrspaß zwischendurch: die zweirädrigen Zweitakter! Nix klingt so geil wie das Rängdängdängdäng eines Zweitakters, nix riecht so gut wie frisch verbranntes Rennöl. Ich sprech jetzt nicht unbedingt von den unbezahlbaren Monstern wie die Suzuki GT750 Wasserbüffel oder die 750er H2 Mach IV-Kawas. Und auch nicht über die genauso wenig bezahlbaren 50er Kreidler RS Electronic, Zündapp KS 50 WC TT oder Hercules Ultra. Ich meine mehr die kleinen Brot- und Butter-Yamahas, die uns den billigen Roller für die Stadttour oder den Weg zum Dorfladen ersetzen können.

Die, die paar PS mehr als fußkranke 50er haben, aber eben technisch und vor allem preislich völlig überschaubar sind. Yamaha RD 125, RD 200 oder die in Deutschland ultraseltene Yamaha RS 100. Die rennen schön, die klingen schön, da kann man alles selbst dran machen und es müssen in China keine Roller dafür geklebt werden. Lacht Euch sowas mal an. 10 bis 20 PS, kann man mit der Hand ankicken, null Elektronik. So einfach kann es manchmal sein. Und blitzschön sind die zusätzlich (wer eine RS 100 im Traumzustand sucht: ich kann eine vermitteln für ein Taschengeld).

PLAN C GESCHENKT

Macht Euch mal beliebt! Bei Euch oder Euren Liebsten. Schenkt aus vollem Herzen und überrascht die Menschen. Niemand freut sich über einen Gutschein oder etwas aus einem Amazon-Paket. Wirklich niemand. Niemals. Nirgendwo. Ihr seid besonders, so sollen auch Eure Geschenke sein. Erst recht die an Euch.

Zusammengestellt von Santa Senn

WE ARE REWIND

Es ist DAS Geschenk für Eure große Liebe. Nehmt ein Mix-Tape auf und verschenkt den neu aufgelegten tragbaren Cassetten-Abspiel-Apparat von WE ARE REWIND! Aus hochwertigem Aluminium gefertigt, mit Lithium-Ionen-Akku und Bluetooth-Funktion, für Kopfhörer oder externen Lautsprecher. Ob orange, blau oder grün: Ihr werdet der Held sein nach dem Auspacken. Das topt keiner. Und Ihr könnt schon mal die Fast-Forward-Taste drücken für einen laaaaangen Kuss!

Cassette-Player Orange, Blau oder Grün
www.wearerewind.com



HIGHWAY

Mit der Fender Highway Series beschenkt sich der Asphalt-Cowboy natürlich selbst. Eine komplett neue Entwicklung von Fender, leicht, handlich, ergonomisch anschmiegsam, mit eingebautem Fishman-Fluence-Pickup und einer sagenhaften Tiefe von nur 5,7 Zentimetern! Eine absolute Augen- und Ohrenweide aus Mahagoni und Palisander. Spielt mal wieder, Ihr Lagerfeuer-Romantiker! Und wenn sie doch wieder nur im Gitarrenständer im Wohnzimmer steht? Dann tut sie das eben. Mit Anmut.

Fender Highway Series
www.fender.com



SOFORT 2

Was, wenn ... ja wenn eine Sofortbildkamera plötzlich was könnte? Wenn sie selbst gute Bilder mit dem lichtstarken Objektiv aufnimmt und gleichzeitig auch ein externer Drucker wäre, der auch die Bilder aus Eurer Leica M10 oder Leica Q sofort vor Ort printet? Machen wir's kurz: die Leica Sofort 2 kann das. Und spart Abzüge: sie hat einen Monitor, auf dem man die Ergebnisse erst sieht, bevor man das Bild ausspuckt. Gerade als Geschenk hat man sofort die Herzen auf seiner Seite.

Leica Sofort 2, Kamera und Printer mit Monitor
www.leica.de



DEUTSCHE WELLE

Mal nicht Marshall, mal nicht Bose. Sonoros bildschönes Meisterstück (Gen.2) wird von Hand in Deutschland gefertigt - na, wie klingt das? Dieses All-in-One-Audiosystem überzeugte schon in der ersten Version alle Tester, nun legt die Gen.2 noch eine Schneeschippe drauf. Es ist alles am Start, was man braucht, bidirektionales Bluetooth, optischer Eingang für TV-Sound, HDMI, DAB-Radio, CD, Spotify, alles halt. Handgeschliffenes Holzgehäuse, Aluminiumfront, 5 Class-D-Endstufen. Bass, Bass!

Sonoro Meisterstück Gen.2

www.sonoro.com



BREDA

Weil sie nur um die 200 Euro kostet und witzig ist: Die Breda Pulse Tandem zeigt uns die Zeit an, wie andere Uhren das Datum. Mit zwei rotierenden Scheiben werden in einem Fenster die maßgeblichen Angaben zur gekommenen Zeit vereint, die restlichen sichtbaren Zahlen sind vergangen oder noch nicht dran. Wenn man die Uhr einfach als ein schönes Armband mit Uhrzeit ansieht: dann freuen sich Eure modebewussten Kids jeden Alters drüber. Auch stylish über dem Ärmel zu tragen.

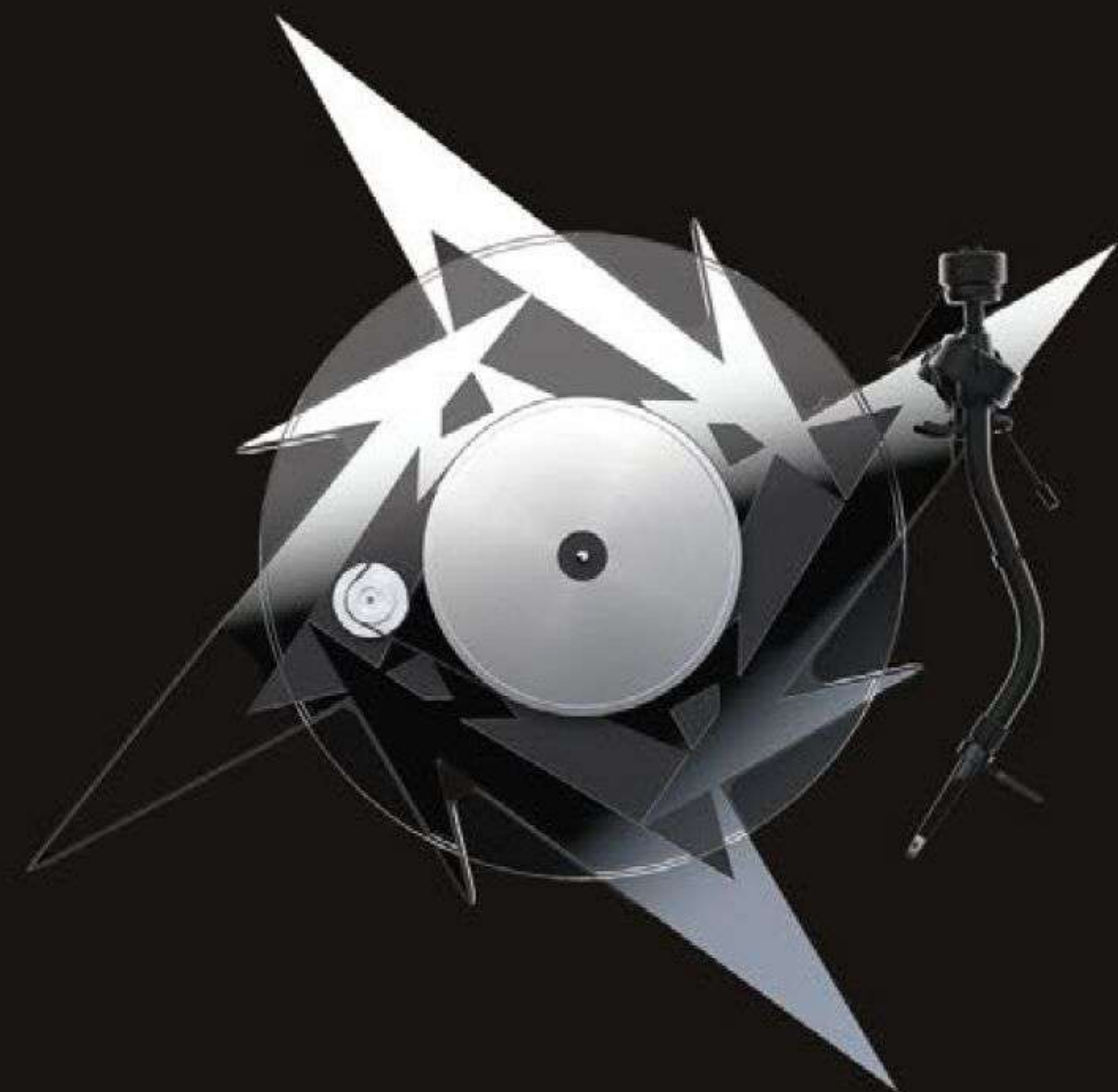
Breda Pulse Tandem

www.breda.com

ARTIST COLLECTION

Pro-Ject Audiosystems wurde 1991 gegründet, just als Vinyl für tot erklärt wurde. Doch die Wiener ließen sich zu keinem Zeitpunkt davon abbringen, dass ein hochwertiger Plattenspieler der einfachste und beste Weg zum Genuss von Musik bleiben wird. Besonders auffällig: ihre Artist Collection. Zu Ehren von Bands wie Metallica oder – ganz neu – Pink Floyd, zum 50. Jubiläum von The Dark Side Of The Moon. Mit regulierbarem Regenbogen. Handgefertigt in Europa. Wow. Wowwowwow.

Pro-Ject Artist Collection
www.project-audio.com



SUPER 8

Schon mal auf den Wunschzettel fürs nächste Jahr schreiben: Kodak bringt die Super 8-Kamera zurück (jetzt in den USA, 2024 auch bei uns) und Ihr könnt endlich wieder Eure Rimini-Urlaube und die ersten Schritte Eurer Babys standesgemäß filmen. Die Kamera hat jetzt ein Display, kann Wechselobjektive mit C-Mount aufnehmen, hat einen Micro-Anschluss und wird teuer as hell. Und trotzdem scharren die Kreativen zu Recht mit den Hufen. Wir holen schon mal Popcorn. Film ab!

Kodak Super 8 Camera
www.kodak.com

DEUTSCHLAND, EIN MÄRCHENWINTER

Stellen wir uns vor, wir hätten beim Weihnachtsmann einen Wunsch frei,
und wir wünschten uns, Dieselgate wäre nie passiert.
Wie wäre die Geschichte wohl verlaufen?

TEXT Markus Stier FOTOS Volkswagen & Kreisel Electric

Das Welt Auto.

Es ist später Nachmittag an diesem 23. September 2004 im Oval Office. Präsident George W. Bush hat ein Treffen mit seinem Wahlkampfteam hinter sich und gute Laune. Die Wirtschaft brummt, in den Umfragewerten gegen den Demokraten John Kerry hat er wieder gleichgezogen. Da klingelt das Telefon. „Hello Angela, was kann ich für dich tun?“, säuselt der 43. Präsident der Vereinigten Staaten.

Im Kanzleramt zieht die mächtigste Frau der Welt die Lefzen hoch. „Hi George, ich habe da ein Problem.“ Angela Merkel hat sich zuvor mit VW-Chef Martin Winterkorn getroffen, der warnt vor einem Gesetzesentwurf, der am Folgetag durch den US-Kongress gehen soll. Die Kalifornier haben mal wieder Druck gemacht. Weil der Versuch, durch drastisch niedrigere Flottenverbräuche die Einführung von Elektroautos zu erzwingen, gescheitert ist, will der frisch gebackene Gouverneur Arnold Schwarzenegger nun die Abgaswerte deutlich runterdrücken.

Winterkorn will VW an Toyota vorbei zum größten Autohersteller der Welt machen, seine Geheimwaffe ist der Turbodiesel, bei dem die Japaner hoffnungslos zurückliegen, weil Selbstzünder auf dem US-Markt kaum eine Rolle spielen. Winterkorns Ingenieure haben Alarm geschlagen: Wie sie es auch drehen und wenden: Die neuen Grenzwerte für Stickoxide sind nicht einzuhalten.

Merkel sähe durchaus gern Elektroautos auf den Straßen, die gelernte Physikerin sieht aber auch, dass die Batterietechnik noch nicht so weit ist. Aber Deutschland hat das Kyoto-Protokoll unterschrieben, Bushs letzter Gegner Al Gore hat die Wahl nur hauchdünn verloren, der frühere Vize von Bill Clinton macht sich für eine Reduktion der Treibhausgase stark, er sieht im Klimawandel die größte Bedrohung für die Menschheit und den Planeten.

Bush und vor allem sein Vize Dick Cheney kommen aus der Ölindustrie. Cheney hält von dem ganzen Schadstoff-Gefasel gar nichts, dabei war er schon als junger Mann starker Raucher, der mit 37 seinen ersten von drei Herzinfarkt erlitt. Als nach erzwungener Herausgabe von Dokumenten der

US-Energiebehörde durch den Supreme Court herauskommt, dass Cheney als deren Vorsitzender hinter dem Rücken der Regierung geheime Öl-Deals mit Saddam Hussein vor dessen Sturz im März 2003 abschließen wollte, bricht er zusammen. Den vierten Infarkt überlebt Cheney nicht.

DIESEL ALS LÖSUNG

Ohne den Öl-Einflüsterer, der bei Bush ohnehin nicht mehr wohlgefallen war, hat der Präsident für das „Öko-Zeug“ ein offeneres Ohr, vor allem, wenn es ihm wahltaktisch nutzt. Merkel schlägt ihrem texanischen Kumpel vor, die Demokraten mit ihren eigenen Waffen zu schlagen. Kerry will die Umwelt zu einem zentralen Thema machen, Gore arbeitet gerade an einem Film über globale Erwärmung, den er „Eine unbequeme Wahrheit“ nennen will. Er wird 2006 erscheinen und zwei Oscars gewinnen. „Und wie stellst du dir das vor?“, fragt Bush. „Diesel“, sagt Merkel knapp.

Winterkorn hat sie vorher gebrieft: Die Verbrennung von Diesel produziert zwar verglichen mit Ottomotoren die doppelte Abgasmasse, das Abgas enthält aber nur etwa ein Zehntel der Schadstoffe und ein Drittel des Kohlendioxids. Und ist das nicht der große Feind?

Außer Truckfahrern interessiert sich in den Staaten niemand für Diesel, aber der erschütternd laute und populäre Schwarzenegger macht im Smog verseuchten Kalifornien schwer Druck. Und Diesel ist doch irgendwie auch Öl. Könnte man den Amerikanern das Zeug schmackhaft machen, ließen sich die Treibhausgasmengen in kurzer Zeit senken.

Governator Arnold Schwarzenegger macht Druck: Er will weniger Schadstoffe in der Luft.



ALTERNATIVE ZUKUNFT

Martin Winterkorn erlaubte seinen Technikern doch den Einbau der teuren Schadstoffreinigung und plötzlich produzierten die VW-Dieselmotoren saubere Luft als sie einatmeten. Noch heute wird der VW-Chef für diese Weitsicht mit Ehrungen überhäuft, wie hier 2014, als er das „Großkreuz des Ordens Isabellas der Katholischen“, eines der höchsten staatlichen spanischen Ehrenzeichen, erhält



Die US-Autoindustrie läuft Sturm gegen den Plan, aber Bush, der nichts mehr fürchtet als eine neue Zitterpartie am Wahlabend, setzt sich durch: Die Hersteller müssen ihre CO₂-Emissionen früher senken als vom neuen Gesetz vorgesehen, dafür wird die Achillesferse des Diesel vernachlässigt: die Stickoxide. Zudem wird eine Quote für emissionsfreie Fahrzeuge festgelegt. Das Gesetz wird noch vor der Wahl durch den Kongress gepaukt, bei der letzten Fernsehdebatte hat Bush Kontrahent Kerry einigen Wind aus den Segeln genommen.

ALLE BAUEN PLÖTZLICH DIESEL

Zuvor war Diesel nicht überall erhältlich und auch teurer als Benzin, aber die Bush-Administration beschließt nach seiner Wiederwahl ein Subventionsprogramm. VW startet eine große Modelloffensive unter dem Slogan „Strong Diesel“. Die Wolfsburger bauen einen großen SUV mit Dieselantrieb und werben damit, dass der Light Truck aus Germany mehr Bums hat als die V8-Apparate von GM und Ford, dabei aber deutlich weniger verbraucht und so das Portemonnaie schont. Bei Toyota beschäftigt man sich eifrig mit der Entwicklung neuer Dieselmotoren. In China arbeiten Universitäten und aus dem Boden gestampfte Entwicklungslabore an neuen sparsameren Selbstzündern.

Umweltverbände und die in Europa starken Grünen fordern schon seit einiger Zeit die Eliminierung von Stickoxiden bei Dieseln. Die ließe sich mit einer zusätzlichen Harnstoffeinspritzung erreichen, aber das macht Autos komplizierter und teurer. Schon 2005 hat Winterkorn den Plan verworfen, Mercedes das System „Bluetec“ abzukaufen, aber die EU-Kommission plant strengere Abgasnormen, und nach der Erfindung des Ruß-Partikelfilters sieht man bei Renault mit dem SCR-Kat die Chance, die deutsche Konkurrenz erneut mit einem Umwelt-Feature vor sich herzutreiben.

Der deutsche Automobilverband VDA fordert von Merkel, die lästige neue Abgasnorm zu verhindern, aber die nimmt sich Winterkorn zur Brust: „Ich habe dir beim Schwarzenegger geholfen, jetzt hilfst du mir.“ Sie hat 2016 entschieden, bei der Wahl 2017 noch einmal anzutreten. Nicht nur die grüne Opposition wirft ihr seit geraumer Zeit Antriebslosigkeit beim Umweltschutz vor. Sie macht den Automanagern klar, dass am Reinigen der Dieselabgase ebenso wenig ein Weg vorbeiführt wie an der Elektroauto-Quote. Schließlich hat sie schon 2010 versprochen, ein Jahrzehnt später eine Million E-Autos auf die Straßen zu bringen. Sie hat einen mächtigen Verbündeten: Mit Bush-Nachfolger Barack Obama ist sie nicht so schnell warm geworden, aber auch der hat sich das Umwelt-Thema auf die Fahnen

geschrieben. „Oder wollt Ihr, dass es am Ende eure Kinder gegen Autos auf die Straßen gehen und die Städte Fahrverbote verhängen?“, fragt Merkel die VDA-Granden.

TESLA TUT SICH SCHWER

Das überraschende Einlenken der Deutschen stimmt die eigentlich auf Krawall eingestellte EU-Kommission milder, allerdings legt sie eine höhere Quote komplett emissionsfreier Autos fest. Das ist endlich mal eine gute Nachricht für Elon Musk. Der Tausendsassa hat sich mit Haut und Haaren der E-Mobilität verschrieben, aber seine Autos sind verglichen mit den konventionellen Dieseln zu teuer. In Kalifornien und Norwegen sind seine Autos populär, aber Tesla bleibt ein Nischenhersteller für Besserverdiener. Sein Ansinnen, mit einer Giga-Fabrik in Brandenburg einen Brückenkopf in Europa zu bilden, wird nach einer ausführlichen Umweltverträglichkeitsprüfung in der Region abgesagt. Auch Toyota tut sich schwer. Jahre lang haben die Japaner mit Hybridantrieben ihr Image poliert, aber der Prius kann die neue Dieselergeneration in Sachen Verbrauch allenfalls im Stadtverkehr schlagen.

In Europa machen die Städte Druck. Metropolen wie London, Paris, Stockholm und Kopenhagen wollen den Autoverkehr weitgehend loswerden, nachdem die Diesel-Autos jetzt weitgehend sauber sind, wollen sie als erste Maßnahme zumindest die CO₂-Schleudern mit Benzinmotoren aus den Innenstädten verbannen.

NUR NOCH DIESEL IM MOTORSPORT

Beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans sind Diesel durch Siege von Audi und Peugeot längst etabliert. Der Veranstalter ACO beschließt, künftig beim berühmtesten Langstreckenrennen der Welt zumindest den Prototypen nur noch mit Diesel zu gestatten. Ferrari baut den ersten Supersportwagen der Firmengeschichte mit Dieselmotor. Die Veranstalter der Rallye Dakar und die Rallye-WM sind dem Entschluss des ACO gefolgt, schließlich liegt der Dieselanteil bei Serien-Verbrennern zumindest in Europa längst bei 70 Prozent, in Deutschland sind es 80. VW ist seit 2007 der größte Autohersteller der Welt und feiert mit dem Polo TDI 2023 den elften Rallye-WM-Titel in Folge.

Im Mai 2022 crasht ein Lkw nach einer Kollision in die Schadstoff-Messstelle am Stuttgarter Neckartor. Der Container ist schwer beschädigt. Die Stadt entscheidet, die Apparatur nicht zu erneuern. Sie hat in den vergangenen Jahren ohnehin keine erwähnenswerten Daten ausgespuckt. **W**

GANZ KNAPP VORBEI

Tatsächlich ließen sich mit konsequenter Diesel-Benutzung bei Verbrennern zügig 15 Prozent der CO₂-Emissionen sparen, und tatsächlich spielte man bei VW mit dem Gedanken, die Harnstoff-Einspritzung von Mercedes zu verwenden. Aber turnusmäßig einen zusätzlichen Tank zu befüllen, mochte man der amerikanischen Kundschaft nicht zumuten. VW baute stattdessen eine Schummelsoftware ein, die nur auf dem Prüfstand die Grenzwerte einhielt. Im September 2015 flog die Sache auf und ging als „Dieselgate“ in die Geschichte ein. Der Abgasskandal hat VW 30 Milliarden Euro an Schadensersatzforderungen und Strafen gekostet. Allein in Deutschland waren 2,8 Millionen Kunden betroffen, deren Autos über Nacht für illegal erklärt wurden und umgehend drastisch an Wert verloren. Ein VW-Ingenieur und Audi-Chef Rupert Stadler gingen ins Gefängnis, der Prozess gegen Martin Winterkorn ruht. Die Abgase moderner Diesel sind nach Untersuchungen sauberer als die normale Stadtluft, trotzdem gelten sie nach wie vor als schmutzig und es gibt unter Umweltaktivisten immer noch Rufe, Dieselautos zu verbieten.



**SCHUPPAN
962 CR**



VERNS WAHNSINN

Ein Straßenfahrzeug mit der Technik eines Le-Mans-Siegers – Anfang der 1990er-Jahre scheiterte ein australischer Ex-Formel-1-Pilot mit diesem Vorhaben krachend.

TEXT Simon Fox & Christian Schön FOTOS Simon Fox & Bingosports



SCHUPPAN 962 CR

Wenn es den Begriff 1992 schon gegeben hätte, wäre der Schuppan 962 CR ein Hypercar. Chassis und Karosserie aus Kohlefaser, Sechszylinder-Turbomotor mit einer Leistung irgendwo jenseits von 600 PS, Verkaufspreis knapp unter zwei Millionen Dollar – vor drei Jahrzehnten war das eine Messlatte.

Aber das vielleicht Irrste an der zweisitzigen Flunder: Sie stammte nicht von Ferrari, Lamborghini, Aston Martin oder einem anderen der üblichen Verdächtigen. Der Schuppan 962 CR entstand in einer vergleichsweise kleinen Klitsche in der britischen Provinz. Auftritt Vernon John Schuppan.

Der 1943 geborene Australier, den alle nur Vern nennen, wurde 1981 bei den „500 Meilen von Indianapolis“ Dritter und landete nach einer ganze neun Rennen umfassenden Karriere in der Formel 1 als Werksfahrer im Langstreckenteam von Porsche. 1983 gewann er im Gruppe-C-Dominator 956 zusammen mit den US-Amerikanern Al Holbert und Hurley Haywood das 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Schuppan erzielte weitere Podiumsplatzierungen auf der Langstrecke und gewann außerdem die japanische Prototypen-Meisterschaft. Man kann also sagen: Als Rennfahrer wusste er, was er tat.

Als Geschäftsmann nicht unbedingt. Vom sportlichen Erfolg verwöhnt, gründete Schuppan 1987 in Großbritannien sein eigenes Rennteam mit Sitz in High Wycombe, nordwestlich von London. Die Mannschaft setzte bis 1992 den Porsche 962 – den Nachfolger des 956 – in der Weltmeisterschaft, in Japan und in der amerikanischen IMSA-Serie ein.

VON PORSCHE KOMMEN DIE BAUPLÄNE

Ende 1987 zog sich das Werksteam von Porsche aus der Langstrecken-WM zurück und überließ das Feld seinen Kunden. Die Großen wie Kremer, Joest, Brun oder das IMSA-Team von Al Holbert entwickelten den 962 in Eigenregie weiter und blieben so noch einige Jahre konkurrenzfähig. Hauptan-

griffspunkte waren das mittlerweile antiquierte Monocoque aus Aluminium und die Aerodynamik.

Da war es ein logischer Schritt, auch für Vern Schuppan, seine eigenen Möglichkeiten zu erkunden. Norbert Singer, Porsche-Ingenieur und Le-Mans-Mastermind der Stuttgarter, stellte Baupläne zur Verfügung. „Vom Luft- und Raumfahrtunternehmen Advanced Composite Technology ließen wir uns ein 962-Chassis aus Kohlefaser backen“, erinnert sich Schuppan.

VOM RENNSPORT AUF DIE STRASSE

Sein Unternehmen Vern Schuppan Limited (VSL) modifizierte zunächst zwei der eigenen 962 aus der japanischen Meisterschaft. Das Ergebnis gefiel Schuppans Geschäftspartnern aus dem Land der aufgehenden Sonne so gut, dass die Idee eines straßenzugelassenen 962 Gestalt annahm.

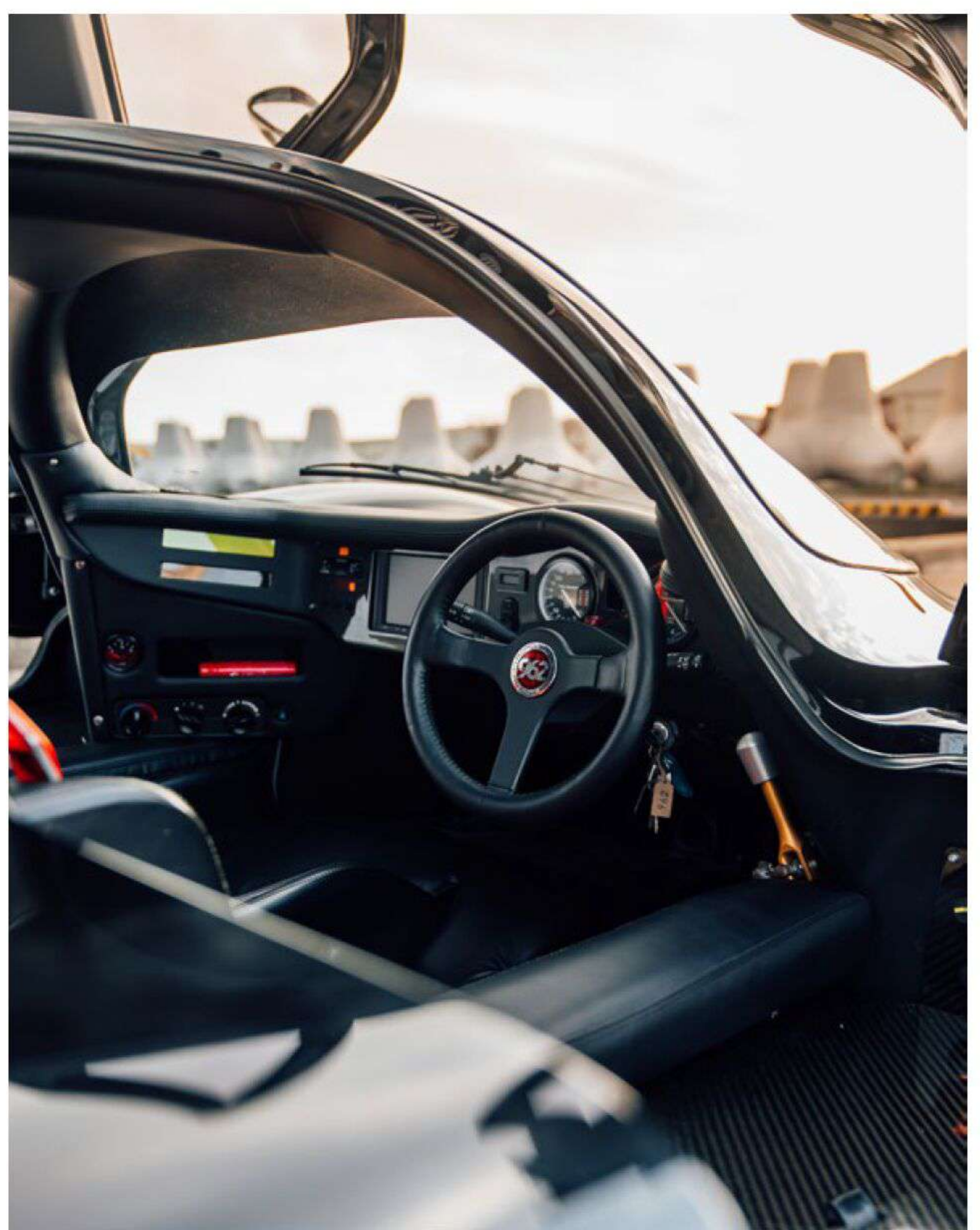
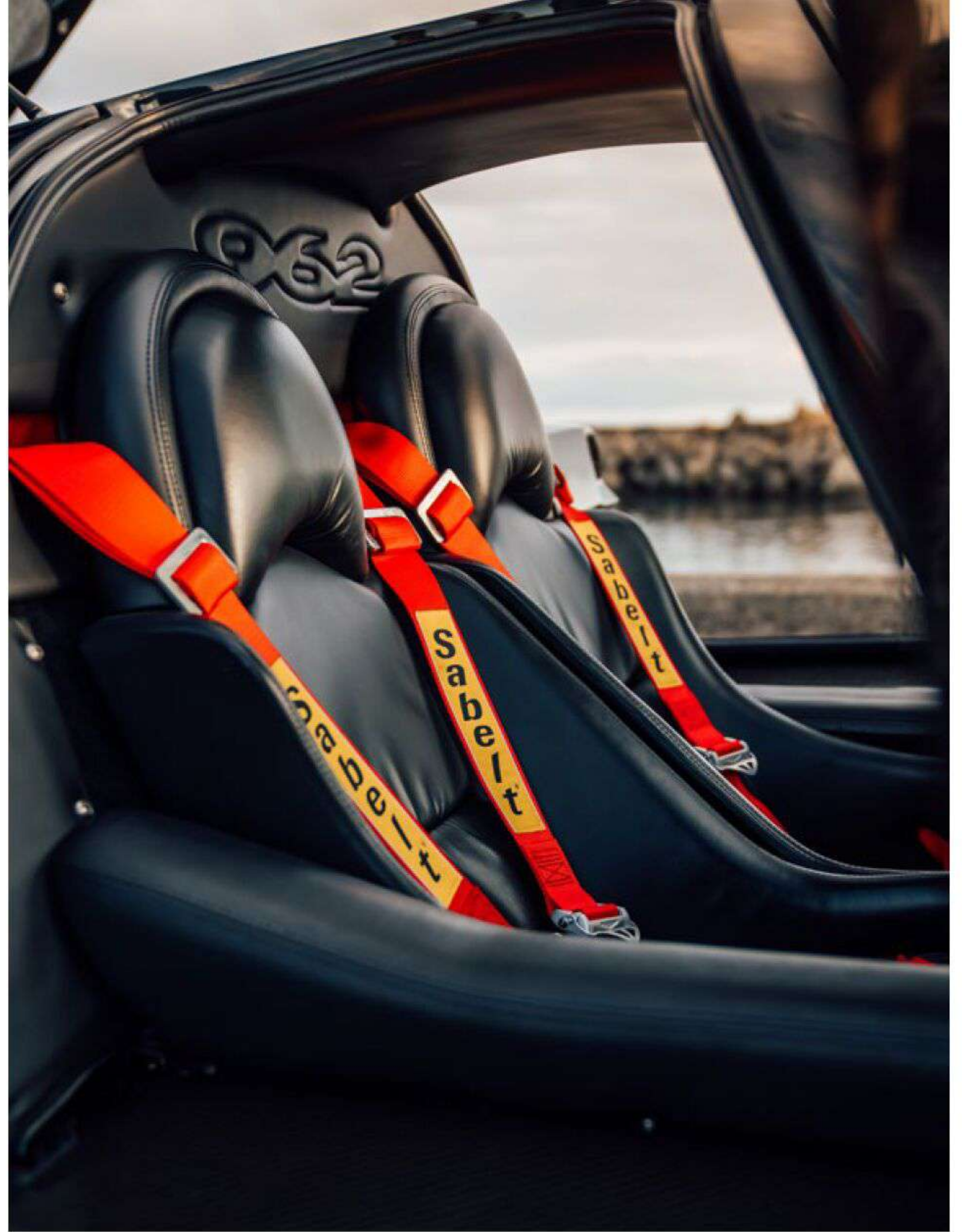
Nur mal kurz zur Einordnung: Wir reden hier von der Technik eines Le-Mans-Siegers in einem Auto für den Weg ins Büro. Daran versuchte sich übrigens nicht nur Schuppan. In Deutschland gelang den Rennteams Dauer Racing und DP Motorsport sowie dem Münchener Tuner Willy Koenig das Kunststück, verkappte 962er durch den TÜV zu bringen.

Das wollten die Japaner auch, sie bestellten eine Kleinserie bei VSL. „Wir nutzten eines unserer Le-Mans-Autos als Prototyp für dieses Projekt und brachten es durch den gesamten Typgenehmigungsprozess inklusive Abgasnormen und dergleichen. Tatsächlich musste nicht viel verändert werden“, blickt Schuppan zurück. Für dieses 1991 fertig gestellte Nullserien-Fahrzeug mit der Typenbezeichnung 962 LM verwendeten seine Techniker ein Kohlefaser-Chassis und den 2,65-Liter-Turbo-Boxermotor des Porsche 962C in WM-Konfiguration.

Aber dann erschütterte eine Finanzkrise Japan und Schuppans ursprüngliche Finanziere sprangen ab. Eine zweite, ebenfalls japanische Gruppe erschien als Retter auf der Bildfläche. Dieser Art Sports Corporation schwebte aber statt einer Le-Mans-Karosserie eher ein GT-Sportwagen mit der 962-Technik vor.



SCHUPPAN 962 CR







BINGOCOLLECTION



AUCTION

„Wir mussten bei Chassis und Karosserie praktisch von vorne anfangen“, beschreibt Schuppan. Die britische Rennwagen-Schmiede Reynard konstruierte ein neues Kohlefaser-Monocoque, das etwa zwei Zentimeter breiter war, um mehr Platz im Innenraum zu schaffen. Für den jetzt Schuppan 962 CR genannten Flachmann war der 962-Motor in IMSA-Spezifikation mit 3,3 Litern Hubraum vorgesehen.

Geplant war der Bau von 25 bis 50 Exemplaren, die jeweils 195 Millionen Yen kosten sollten, was 1994 über drei Millionen D-Mark entsprach. Damit wäre der Schuppan 962 CR der teuerste Sportwagen seiner Ära gewesen. Zum Vergleich: Ein Bugatti EB 110 kostete damals rund 700.000 D-Mark.

DIE EUPHORIE HIELT NICHT LANGE

Vern Schuppan legte nun richtig los. Bis zu 60 Mitarbeitende bei seiner eigenen Firma und Zulieferern beschäftigten sich mit dem Projekt. VSL kaufte sogar ein Unternehmen für Kohlefaserfertigung auf, um die Produktion von Chassis und Karosserie im eigenen Haus zu halten.

Schuppan gab drei Designstudien in Auftrag und entschied sich schließlich für den Entwurf von Mike Simcoe, dem damaligen Designchef der australischen GM-Marke Holden. An der Aerodynamik arbeitete Ralph Bellamy, ein in Australien geborener ehemaliger Lotus- und McLaren-Konstrukteur, der als einer der Erfinder des Ground-Effect in der Formel 1 gilt.

Die Schuppan 962 CR erhielten Fahrgestellnummern, die mit AS für Art Sports Corporation begannen. Als das erste Fahrzeug nach Japan geliefert wurde, knallten bei VSL die Champagnerkorken. Die Euphorie hielt allerdings nicht lange an. Die japanischen Partner hatten nach Schuppans Erinnerung nichts Eiligeres zu tun, als das Projekt an die große Glocke zu hängen, das Schuppan-Logo auf dem Fahrzeug durch ein Porsche-Wappen zu ersetzen und zu behaupten, sie besäßen die weltweiten Namensrechte am neuen Supersportwagen aus Zuffenhausen.

So eine dicke Hose kommt bei keinem Hersteller gut an. „Porsche zog sofort den Stecker und stellte die Lieferung von Teilen ein. Fünf Motoren hatten wir bereits, 20 weitere

bestellte Triebwerke sollten wir niemals erhalten“, beschreibt Schuppan die damalige Situation. Seiner Darstellung nach stellten die japanischen Partner daraufhin die Zahlungen ein. Er habe die Japaner schließlich überredet, wenigstens drei Autos zu bezahlen. „Damit hätten wir überlebt.“

Aber auch dieser Plan ging schief. Der genaue Ablauf verschwimmt vor dem Nebel der Geschichte. Klagen folgten Gegenklagen, scheinbar wasserdichte Verträge wurden plötzlich angefochten. Wie auch immer – Schuppans Unternehmen war finanziell am Ende und musste Konkurs anmelden. „Wir verloren unser Haus und unsere Autos, einschließlich meines Porsche 956, mit dem ich Le Mans gewonnen habe“, rekapituliert Schuppan bitter.

Nach seiner Erinnerung kam ein 962 CR zurück nach Großbritannien, einer blieb in Japan, ein Prototyp wurde zerlegt. Ein weiteres Fahrzeug soll ein Hybrid mit dem Motor des 956 und dem Chassis des 962 CR sein.

EIN SELTENER EXOT

Unser Fotomodell ist der japanische 962 CR mit dem Porsche-Wappen auf der Fronthaube, Fahrgestellnummer AS962CRP2. Trotz der aufgrund des breiten Chassis seltsam gedungenen Form ist die Verwandtschaft mit dem Gruppe-C-Rennwagen Porsche 962 unübersehbar. Beinahe könnte Schuppans Werk als Zuffenhausener Arbeit durchgehen. Sogar die Rückleuchten verlaufen über die gesamte Breite des Hecks, ähnlich wie bei Porsches eigenem Typ 959.

Mit wahrscheinlich nur vier überlebenden Fahrzeugen – laufende Nummer 5 in einer amerikanischen Sammlung, mit wohl immer noch null Meilen auf dem Tacho – ist der Schuppan 962 CR dazu bestimmt, einer der seltensten Supersportwagen aller Zeiten zu bleiben. Er erfüllt nicht nur Hypercar-Kriterien wie Renntechnologie und extremes Design. Hinter dem Lebenstraum eines Le-Mans-Siegers steckt außerdem eine einzigartige Geschichte.

Könnte sich Vern Schuppan heute eine Vollendung des Projekts vorstellen? Vielleicht die ursprünglich geplante Kleinserie von 25 Fahrzeugen? „Niemand“, winkt der inzwischen 80 Jahre alte Australier ab. „Der Schuppan 962 CR hätte mich damals fast das Leben gekostet.“ **W**

CHRIS LABROOY





DARF CHRIS DAS?

Als seine Bilder zum ersten Mal auftauchten, ist das Internet wild geworden. Schnappatmende Porsche-Fans kollabierten kollektiv weltweit angesichts der Abbildungen von Chris Labrooy. Porsches in Pools, Porsches aufgehängt in Netzen, Porsches abgestürzt zwischen zwei Häusern. Wir haben den scheuen Schotten mal aufgespürt, bevor er noch mehr mentalen Schaden anrichten kann.

TEXT Thomas Senn FOTOS Chris Labrooy

CHRIS LABROOY

Instagram drehte völlig hohl an dem Tag, als Chris Labrooys Kunstwerke mit einem zwischen zwei Häusern abgestürzten Carrera RS und zwölf in einem Pool abgetauchten 911ern auftauchten und sich wie ein Lauffeuer verbreiteten. Seine Bilder waren einfach zu echt, die Menschen hielten sie für tatsächliche Installationen. Und wurden bald verrückt. Wie konnte man so etwas nur solchen Autos antun? Darf der das? Was stimmt mit dem nicht?

Wie immer im Internet: die Antwort oder gar die Wahrheit hat wieder kaum einen interessiert. Darum haben wir mit dem studierten Master of Product Design in Schottland mal persönlich gesprochen. Denn er ist kein Kid, dass mal eben die künstliche Dummheit angeworfen hat. Nein. Chris zählt noch zur Sorte „Menschliche Intelligenz“, hat das alles gelernt und studiert, und kann so 'was selbst erzeugen. Ich glaube, Künstler ist das Wort für einen solchen Menschen.

Chris. Sag: wie lebt es sich in Deiner ganz eigenen Welt aus Realismus und Surrealismus? Und wie nimmt die andere Welt das wahr?

Ich habe tatsächlich neben den vielen Kommentaren auf Social Media auch viele E-Mails von Leuten erhalten, die dachten, dass meine Bilder Fotos von echten Installationen seien. Sie wollten wissen, wo sie sie besichtigen können. Ich musste ihnen dann aber sagen, dass nichts davon echt ist. Ich halte nicht fest, was ICH mit einer Kamera sehe, sondern erschaffe alles selbst, was IHR seht. Es ist meine reine Vorstellungskraft, und daher kommen auch die surrealen Themen.

So sieht es also aus in Deinem Kopf. Interessant. Wie machst Du die Bilder?

Mein Werkzeug ist CGI, Computer Generated Images. Mit 3D-Programmen kann CGI ein fotorealistisches Gefühl in den Bildern erreichen, obwohl jedes Pixel digital von mir erzeugt wird.



Chris Labrooy ist CGI-Künstler. Und hat wilde Fantasien. Sein neuestes Projekt: Monstertrucks. Wir lieben's

Gibt es ein bestimmtes Projekt oder Kunstwerk, das Dir besonders am Herzen liegt und warum?

Schwierig. Ich betrachte gerne das große Ganze. Oberthemen sind für mich sehr wichtig, weil sie die Möglichkeit einer kontinuierlichen Entwicklung bieten. Zum Beispiel habe ich vor Kurzem angefangen, Selbstporträts zu machen, was ein faszinierender neuer Weg der Entdeckung meiner eigenen Person ist. Und: Meine aufblasbaren Figuren sind ein weiteres starkes Thema mit endlosem Potenzial. Ein anderes Thema sind Autos in Schwimmbädern ...

... mit großem Herzinfarktpotenzial für die Menschheit! Was fasziniert Dich so sehr an Porsches, Pools und Palm Springs? Oder ist es ein falscher Eindruck, dass das Deine Lieblingsmotive sind?

Ich mag es, die Beziehung zwischen Autos und verschiedenen Umgebungen zu erforschen. Bestimmte Autos passen gut zu bestimmten Orten. Ich spüre eine starke Synergie zwischen dem Porsche 911 und Palm Springs/Kalifornien.



CHRIS LABROOY





CHRIS LABROOY





Wie läuft so ein Projekt bei Dir? Wie stellt man sich Chris bei der Arbeit vor? Ist es überhaupt Arbeit für Dich?

Der kreative Prozess ist organisch und immer im Fluss. Der Zeitrahmen kann je nach Projekt von einem einzigen Tag bis zu sechs Monaten oder länger reichen. Das Wichtigste ist, alle meine Gedanken auf Papier festzuhalten. Ich habe Papierstapel, die ich täglich durchblättere, um nach Dingen zu suchen, die mir irgendwann ins Auge gestochen sind. Der nächste Schritt besteht darin, die Idee zu etwas Raffiniertem und Fertigerem auszubauen.

Bei dem Bild „Zwölf Porsches in einem Pool“ habe ich zuerst mit der Architektur begonnen. Ich bin fasziniert vom Mid-Century-Design und habe mich von verschiedenen Referenzbildern inspirieren lassen. Nachdem ich die Umgebung geschaffen hatte, überlegte ich mir verschiedene Möglichkeiten, wie ich die Autos einbauen könnte. Vielleicht stehen sie auf dem Dach oder im Wohnzimmer des Hauses. Dann dachte ich, wie wäre es, wenn ich sie in den Swimmingpool stelle. Und was passiert, wenn ich zwölf Autos hinzufüge?

Wir können Dir sagen, was passiert: die Menschen bekommen Herzattacken. Und die Designfreaks Glücksgefühle ... Hat jemand wie Du auch mal kreative Blockaden? Was passiert dann?

Ich arbeite weiter und weiß, dass die Ideen irgendwann sichtbar werden. Für mich ist Kreativität vor allem eine Frage der Eigendynamik. Es ist ein bisschen wie beim Autofahren im Schnee. Man muss sich immer vorwärts bewegen, denn wenn man stehen bleibt, kann es schwierig werden, wieder in Gang zu kommen.

Gibt es Grenzen beim Mixen?

Nein, das glaube ich nicht. Es macht sehr viel Spaß, Dinge zu kombinieren, die keinen Sinn ergeben. Ein Porsche 911 und ein aufblasbarer Flamingo gehören nicht zusammen. Das eine ist ein komplexes, präzisionsgefertigtes Objekt. Das andere ist einfach nur Plastik und Luft. Durch die Gegenüberstellung verschiedener Elemente entsteht eine interessante Chemie. Es ist meine eigene Mischung aus 3D-Alchemie.

An welchem Projekt arbeitest Du gerade? Oder besser gesagt: Worauf können wir uns schon freuen?

Mein fünf Jahre alter Neffe hat eine ansteckende Begeisterung für Monstertrucks und das hat mich auf einige Ideen gebracht ...

Chris. Danke fürs Gespräch und danke, dass es Typen wie Dich gibt. Alter Schotten-Rocker.

PS: Der Mann macht das übrigens nicht nur zur Volksbelustigung im Internet. Mittlerweile lebt er sehr gut davon, hat Kunden wie Porsche, Apple, Nike, Jaguar, Lamborghini, Citroen, Lexus, Adidas, British Airways, Time Magazine, McDonalds und T-Mobile auf seinen Kontoauszügen stehen. Auf der Einnahmenseite natürlich, und nicht wie wir, auf der Ausgabenseite. Buch und Prints fürs Fan-Volk auf www.chrislabrooy.com

ZEIT FÜR ANDERES

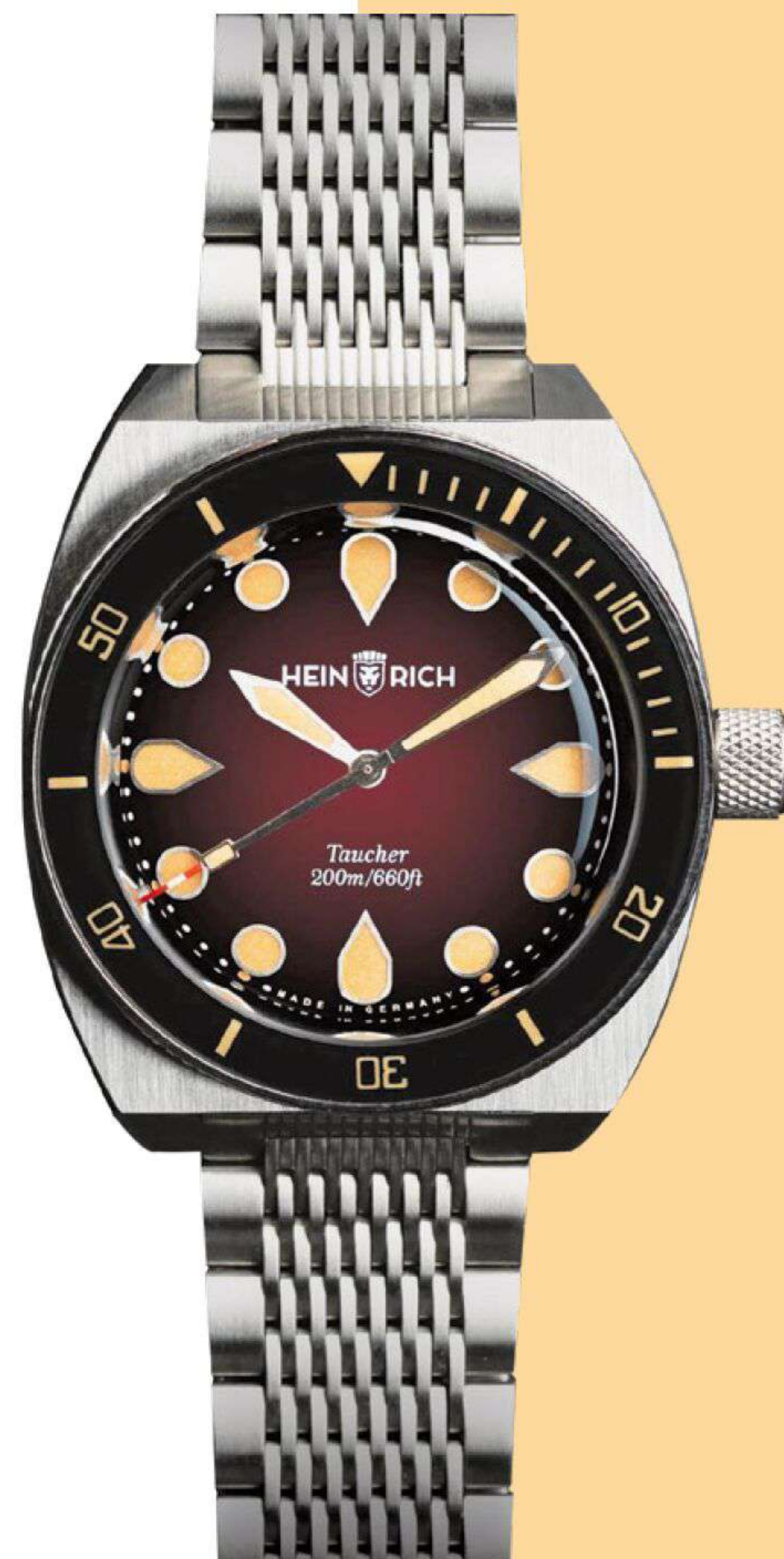
Klassiker sind Klassiker, weil sie seit vielen Jahren alles richtig machen. Doch Ihr kennt das: So richtig interessant wird es meistens erst abseits des Mainstreams. Das gilt nicht nur für Autos, sondern auch für Uhren. Und mal ehrlich: Was wäre eine Uhrenbox ohne die eine oder andere außergewöhnliche Uhr? Hier unser Plan C für Euer Handgelenk.

Zusammengestellt von Nils Raulien

FLUXKOMPENSATOR

Für einen Trip in die 70er-Jahre braucht es nicht zwingend einen DeLorean: In Pforzheim baut Wolfgang Heinrich Taucheruhren, die von den 1970ern inspiriert sind. Die Heinrich Taucher hat ein tonneauförmiges Gehäuse mit 41 Millimetern, tropfenförmige Indizes bei 12, 3, 6 und 9 Uhr und ein Metallband im Vintage-Stil. Die Kür ist und bleibt aber eine Zeitreise im DeLorean – und zwar mit der Taucher am Handgelenk.

Heinrich Taucher
www.heinrich.watch





JAPANISCH

Die Sinn 356 sollte mit ihren 38,5 Millimetern eigentlich nur auf dem japanischen Markt erscheinen. Seit 1998 wird die Referenz aber auch in Deutschland verkauft. Trotz dieser langen Zeit ist der Flieger-Chronograph bis heute eines der am meisten unterschätzten Sinn-Modelle. Zum 25. Jubiläum präsentiert Sinn nun eine limitierte Sonderedition - mit galvanisiertem Zifferblatt und appliziertem Sinn-Logo.

Sinn 356 FLIEGER Klassik Jubiläum
www.sinn.de



KARBONISIERT

Was Sportwagen guttut, kann unseren Uhren nicht schaden: Die Formex Essence Leggera FortyThree hat ein 43 Millimeter großes Gehäuse aus Karbon. Dieses verfügt über eine für das Material typische Struktur und wiegt gerade einmal 50 Gramm. Dazu gibt's eine patentierte Gehäusefederung sowie eine Faltschließe mit Feineinstellung. Das üppige Gesamtpaket kostet keine 2.000 Euro. Was will Mann mehr?

Formex Essence Leggera FortyThree
www.formexwatch.com

ZWÖLFECKIG

Gelungenes Design, hochwertige Verarbeitung, vielzählige Varianten: Die Christopher Ward Twelve ist nicht nur eine der interessantesten Neuerscheinungen des Jahres, sondern auch eine der besten Alternativen zu den Integral-Platzhirschen der Haute Horlogerie. Inzwischen bietet die britische Uhrenmarke ihr zwölfeckiges Modell in 36 und 40 Millimetern an. Die Zifferblätter reichen von Basalt Grey bis Nebula Purple.

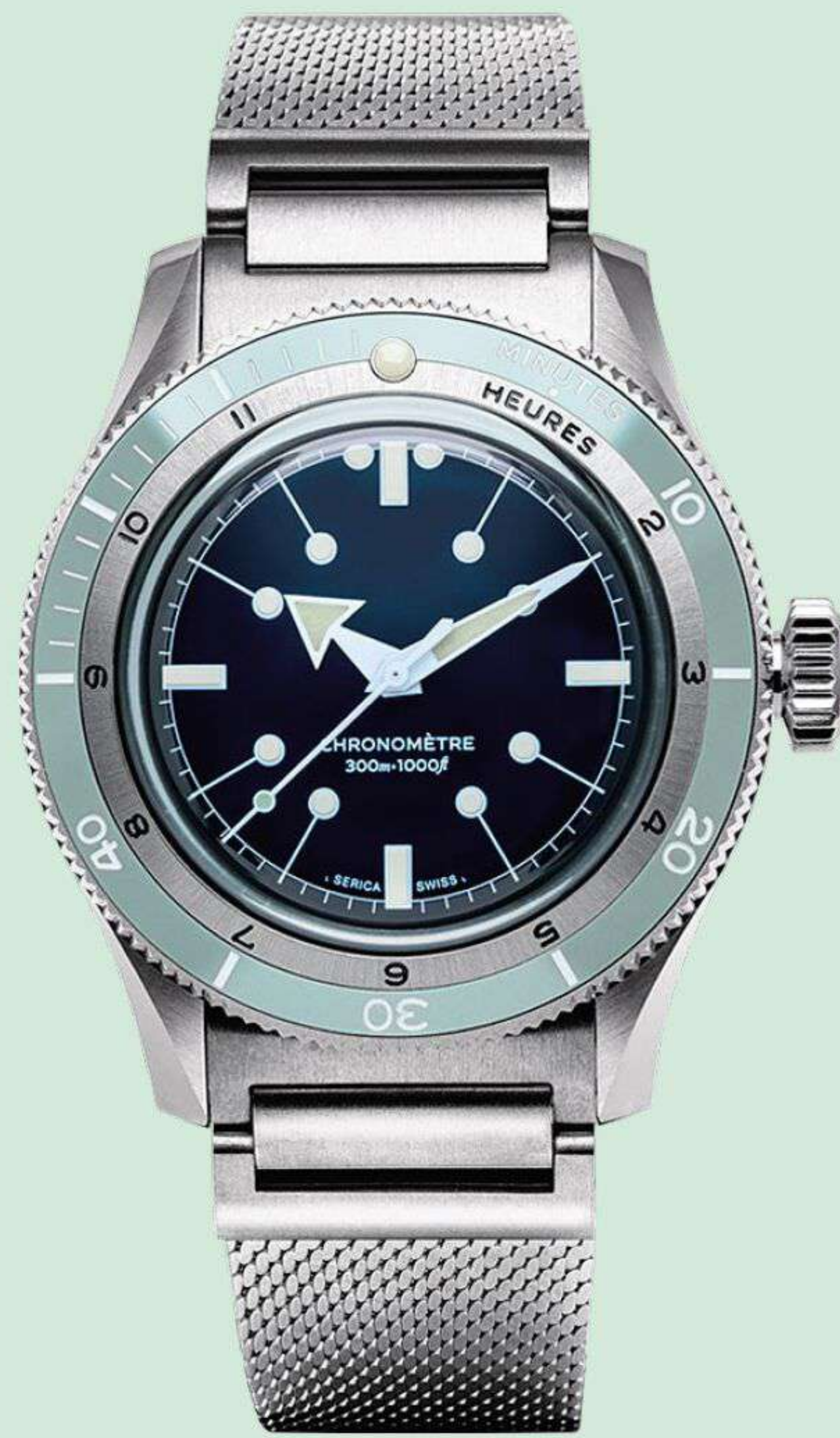
Christopher Ward Twelve
www.christopherward.com



KRISTALLBLAU

Diver ist nicht gleich Diver: Die Serica 5303 - 3 bietet eine willkommene Abwechslung zu den üblichen Verdächtigen. Mit spannenden Vintage-Elementen und einer kristallblauen Lünette sorgt die 39-Millimeter-Taucheruhr für frischen Wind. Die Uhr ist COSC-zertifiziert und besitzt einen antimagnetischen Weicheisenkäfig. Zudem ist die 5303 - 3 wahlweise mit einer links oder rechts positionierten Krone erhältlich.

Serica 5303 - 3
www.serica-watches.com



KOSMOPOLITISCH

Das grüne Struktur-Zifferblatt der Grand Seiko SBGE295 erinnert an das Hotaka-Gebirge in den Japanischen Alpen. Auch die technischen Eigenschaften der SBGE295 können sich sehen lassen: Das Spring-Drive-Kaliber der 44 Millimeter großen Uhr verfügt über eine echte GMT-Funktion, die perfekt für Kosmopoliten ist. Hinzu kommen eine Datums- und Gangreserveanzeige. Apropos Gangreserve: diese beträgt 72 Stunden.

Grand Seiko SBGE295
www.grand-seiko.com

PREISGEKRÖNT

Es muss nicht immer Genf oder das Vallée de Joux sein. Manchmal reicht auch Weifa bei Dresden. Denn dort stellt Stefan Kudoke Independent-Uhren mit internationalem Renommee her. Die 39 Millimeter große Kudoke 2 gewann 2019 den „Petit-Aiguille“-Preis beim GPHG - dem Oscar der Uhrenindustrie. Das Highlight der Kudoke 2 ist eine 24-Stunden-Anzeige in Gestalt einer Himmelscheibe bei 12 Uhr.

Kudoke 2
www.kudoke.eu





ORIGINALGETREU

Die Black Bay 54 ist mit 37 Millimetern das kleinste Black-Bay-Modell – aber kein bisschen reduziert: Die Wasserdichtigkeit beträgt 200 Meter und im Inneren arbeitet das bewährte In-House-Kaliber MT5400. Das originalgetreue Heritage-Design orientiert sich an der ersten Tudor-Taucheruhr aus – wer hätte das gedacht – 1954. Und: endlich so flach wie eine echte Vintage-Uhr. Also doch reduziert.

Tudor Black Bay 54
www.tudorwatch.com

GEMEINSAM

Junghans nimmt „gemeinsame Zeit“ wortwörtlich: Mit 40,7 und 33,1 Millimetern sind die Junghans Meister Chronoscope und die Meister Damen Automatic ein ideales Uhren-Duo für den Walter und die Monika in Euch. Die Herrenuhr verfügt über eine Chronographenfunktion, während die Damenvariante mit drei Zeigern auskommt. Beide Uhren haben dunkelgrüne Zifferblätter und ein beigefarbenes Straußenband.

Junghans Meister Chronoscope und Meister Damen Automatic
www.junghans.de



RING KÄMPFER

Deutschlands jüngste Rennstrecke begeht 2023 ihr zehnjähriges Bestehen. Hans-Jürgen von Glasenapp ist der Geschäftsführer des BILSTER BERGs, war schon Geschäftsführer des Hockenheimrings und ist Mitglied im elitären Club of Clubs von Rennstrecken-Architekt Hermann Tilke. Der kann also was erzählen. Wir haben für ein Interview den Berg erklommen.

DAS INTERVIEW FÜHRTE Knut Kummer FOTOS Bodo Krähling



BILSTER BERG



Hans-Jürgen von Glasenapp hat am BILSTER BERG viele Interessen unter einen Hut zu bringen. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zu seinen früheren Rollen im Management von Rennstrecken

Hans-Jürgen von Glasenapp ist nicht von ungefähr der Geschäftsführer des BILSTER BERGs. Er kennt sich mit Rennstrecken aus. Er hat die Ära Schumacher miterlebt, den dadurch ausgelösten Bauboom von Tribünen und Hotels und den Niedergang dieser Epoche. Er weiß genau um die Schwierigkeiten und Chancen im Rennstreckengeschäft.

Woher kommt überhaupt Ihr Interesse für das Business um Rennstrecken?

Ich fahre sehr gern Auto. Individuelle Mobilität ist ein Grundbestandteil unserer Gesellschaft. Das Thema Automobil hat für mich immer sehr viel mit Leidenschaft zu tun und genießt somit Priorität. Als Kind spielte ich sehr gern mit Matchbox-Autos, wie wahrscheinlich alle hier. Und auch heute hat für mich das Thema Auto noch ganz viel Emotionen, Leidenschaft und Lebensfreude. Gern fahre ich, wenn es hier ruhiger ist, die Ideallinie, oder besser gesagt: Ich versuche es zumindest. Dabei ist es egal ob mit einem großen Wagen oder einem kleinen schnellen Auto.

Das erklärt die Leidenschaft für Autos. Aber warum muss es denn gleich eine Rennstrecke sein?

Mein Interesse war es schon immer, Abläufe, Prozesse, Entwicklungen zu optimieren. Wichtig ist aber: Ich muss mich mit dem Thema identifizieren können. Das Organisieren von Events rund um das Thema, Autos, Fahrfreude, Spaß für die Kunden – dafür gebe ich mein Herzblut. Dafür brenne ich. Aber Rennstrecken sind heute ja viel mehr als nur Renn-

strecken. Denken Sie mal an Dinge wie Rock am Ring, oder gar Lauf- und Radsportveranstaltungen. Sicher kein Kerngeschäft, aber wichtiger Bestandteil in den Finanzierungen der Betreiber.

Was unterscheidet Ihren ehemaligen Job am Hockenheimring von dem am BILSTER BERG?

Rennstrecken wie Hockenheim sind in Teilen in öffentlicher Hand, stehen unter dem Einfluss von politischem Tagesgeschäft und damit auch deren Finanzausstattung. Am BILSTER BERG ist alles in privater Hand. In einem geschlossenen Fond sind 340 Anteile aufgelegt. Das Volumen beträgt 34 Millionen Euro. Diese verteilen sich, nach der vergangenen Gesellschafterversammlung im November, auf etwa 180 Gesellschafter. Das ist schon mal der ganz große Unterschied.

Trotzdem: Beide Rennstrecken unterliegen erst einmal den gleichen Wettbewerbsbedingungen am Markt. Auch die durch die Politik genormten rechtlichen Rahmen zum Betrieb von Rennstrecken sind identisch. Zusätzlich kommen dann noch Länder- oder Kommunalrecht dazu. Gewählte Amtsträger entscheiden politisch motiviert. Kassenlage, Wahlausgänge, oder Mainstream. Faktoren, welche dem Unternehmergeist völlig widersprechen. Schlussendlich ist meine Arbeit daran am Hockenheimring gescheitert. An politischen Entscheidungsträgern. Hier am Berg ist das völlig anders. Ich arbeite mit 180 Unternehmern. Mit Menschen, welche in ihren eigenen Unternehmen die Verantwortung und das Risiko tragen. Wir sind eine Gemeinschaft, ein Club.

„Rennstrecken sind heute viel mehr als Rennstrecken.“



Streckenlänge: 4,207 m

Anzahl

Wendepunkte



BMW i7 M70

Der Zwölfzylinder hat (leider) ausgedient. BMW steigt bei der Topversion auf Elektropower um. Hinter dem Signet des BMW i7 M70 steckt ein 485 kW (660 PS) starker Allradantrieb, der dem 2,7 Tonnen schweren Luxusmodell mehr Dampf macht, als man es angesichts der Größe erwartet hätte. Das liegt zum einen an der exzellenten Kombination aus Antrieb und aufwendigen Fahrwerk, sowie einem maximalen Drehmoment von bis zu 1.100 Nm, das aus allen nur erdenklichen Tempi anschiebt, als ginge es um Leben oder Tod. Von 0 auf 100 beschleunigt sich der Koloss in nur 3,7 Sekunden und erreicht 250 km/h. Die Reichweite liegt bei rund 400 Kilometern, bei der maximalen Ladegeschwindigkeit von nur 195 kW gehört der große BMW allerdings nicht zur Spitze. Dafür beim Preis: ab 181.800 Euro geht es los.



Mit viel technischem Aufwand hat es BMW geschafft, dass der neue i7 M70 auch auf Rennstrecken nicht ins Wanken gerät. Wer will, kann es sich nach der schnellen Runde hinten bequem machen und den riesigen Bildschirm ausklappen

Jeder kann sich in Problemlösungen einbringen. Es gibt dadurch enorm viel Input und ich selbst lerne unerhört viel. Man hört sich zu. Daraus ergeben sich immer wieder Ansätze und Ideen. Von Vorteil sind die Kontakte und das riesige Netzwerk, welches hinter diesen Menschen steht.

Wie steht es eigentlich wirtschaftlich um den BILSTER BERG?

Wir erwirtschaften aktuell Gewinn – in diesem Jahr erwarte ich etwa 800.000 Euro. Aber wir haben auch eine schwere Zeit, besonders was Genehmigungsrestriktionen betrifft. Dann noch Corona. Und damals, gerade in der entscheidenden Entwicklungsphase 2008/2009, kam die Finanzkrise. Da stand es nicht zum Besten und wir kurz vorm Scheitern. 180 Gesellschafter bewegen sich nicht immer in eine Richtung. Das birgt Konflikte und schränkt ein. Der BILSTER BERG könnte sicherlich heute schon besser wirtschaftlich dastehen.

Welche Wünsche liegen aktuell an? Oder ist der Gipfel schon erreicht?

Alle Gesellschafter haben den Wunsch nach einer Streckenerweiterung. Ein paar Meter Strecke sind sogar schon möglich im bestehenden Bebauungsplan. Das ist natürlich mit einem Finanzbedarf von mehreren Millionen verbunden. Ich beobachte hier genau den Transformationsprozess der Autoindustrie. Wichtig ist, dass Ökologie und Ökonomie sich

die Balance halten. Wir können uns aktuell nicht auf die Gesetzgebung verlassen. Was heute politisch gewollt ist, hat das in vier Jahren noch Bestand? Diese Unsicherheit ist auch bei unseren Kunden groß. Der Markt ist sehr vorsichtig. Neben der E-Mobilität und eigener Ladeinfrastruktur - es sind 1,5 Megawatt Photovoltaik installiert - haben wir auch einen eigenen Anschluss an den Windpark hier am Berg. Wir alle benötigen Offenheit für jegliche neue Technologie. Eine eigene Tankstelle für E-Fuel und Wasserstoff. Ganz sicher werden wir im kommenden Jahr in die Streckensicherheit und Digitalisierung investieren.

Wir warten immer noch auf das Zauberwort „Rennen“ ...

Jaaa! Gern möchten wir auch zwei oder drei Renntage am Berg, natürlich. Das Gefühl, das Kribbeln vor dem Start, die Anspannung. Das haben nicht nur Fahrer und Team, das habe ich als Veranstalter genauso! Das hätten wir schon gern auch hier am BILSTER BERG, ganz klar. Nicht die großen Rennen. Der BILSTER BERG ist nicht für große Zuschauergruppen geeignet. Aber im Rahmen von Clubsport-Serien können wir uns das sehr gut vorstellen. Die Möglichkeiten und Voraussetzungen sind gegeben. Der BILSTER BERG ist bereit, erklommen zu werden!

Danke, Herr von Glasenapp für Ihre Zeit. Sie ist schon wieder gerannt ... W

WER IST DAS VOLK?

Ist es nur Einbildung oder Realität, dass wir in verschiedenen Parallelwelten leben, in der aber jeder glaubt, er wüsste, wie die Welt sich dreht? Ich finde, dann sollten wir auch Nägel mit Köpfen machen.

Wir müssen ernsthaft über eine Namensänderung nachdenken. Ich plädiere dafür, dass wir uns künftig, die „Bundesrepublik von Deutschland“ nennen, das klingt auch viel pompöser, nach mehr, so wie „Die Vereinigten Staaten.“ Kennt jeder. Da muss man nicht mal mehr Amerika dahintersetzen. Warum das Ganze? Weil einige von uns offensichtlich in verschiedenen Ländern leben. Vielleicht stimmt ja auch die Stringtheorie, und es gibt unsere Nation in diversen Paralleluniversen gleichzeitig, nur eben verschieden.

Das wäre jedenfalls eine schlüssige Erklärung für ein Phänomen, das es immer schon gab, das aber gerade in

der Mobilitätswelt erstaunliche Blüten treibt. Schon immer gab es Menschen, die behaupteten, Volkes Wille zu kennen und als einzige auch umsetzen zu wollen, damit man sie an die Macht bringt, oder sie dort belässt. Gerade in Demokratien, wo der Job alle paar Jahre zur Disposition steht, ein lästiges Problem.

SCHÜTZT DAS VOLK VOR SICH SELBST

Unlängst saß der Verkehrsdezernent der Stadt Köln im Frühstücksfernsehen. Ascan Egerer rechtfertigte die Pläne der Domstadt-Verwaltung, die Anwohner-Parkausweise auf (je nach Auto-Größe) 330-390 Euro zu erhöhen. Egerer sieht sich auf einer humanitären Mission: „Wir dürfen als Städte

nicht zu überfüllten Parkplätzen für Autos werden. Hier leben Menschen, Familien, ältere Menschen, die einfach sicher und gesund unterwegs sein wollen.“ Zuvor hatte die Redaktion in einem Filmbeitrag ebensolche Menschen befragt, was sie von der Verzehnfachung der gegenwärtigen Preise halten, nämlich nichts. Die auftretenden Personen waren fast ausschließlich Frauen, auch ältere, also doch genau diejenigen, die Egerer schützen will, oder doch nicht?

WAS? DIE JUGEND MAG AUTOS?

Diverse deutschen Leitmedien, die sich immer in der Bundesrepublik der Guten und Verantwortungsbewussten wähen, müssen gerade feststellen,

dass die Jugend von heute, jene berüchtigte Generation Z, offensichtlich in einer anderen Welt lebt, als sie sich das wünschen. Mit Bestürzung stellt erneut der „Spiegel“ fest, die Vorstellung einer autofeindlichen Jugend ist offenbar ein Märchen. Auch die Generation Greta sitzt also hinterm Steuer. Zugegeben, auf dieses Wortspiel der Kollegen bin ich etwas neidisch: „Fridays for Hubraum statt for Future?“ Im Forum von Reddit feixte Leser Andre Stefanov: „Der Spiegel klingt hier komplett überrascht, weil nicht alle der 8.3 Millionen Jugendlichen irgendwo am Asphalt kleben.“

manche den Schluss ziehen, Dinge, die weiter unten auf der Prioritätenliste der jungen Leute stünden, könnten auch gleich für überflüssig erklärt werden.

Dabei lässt sich in der anderen Republik leicht feststellen, dass die Zahl der Führerschein-Neulinge, abgesehen von demografischen Schwankungen seit vielen Jahren gleich bleibt. Der Verkehrsforscher Tobias Kuhnimhof von der Technischen Hochschule Aachen betont, die Auto-Verachtung der Jugend schon immer angezweifelt zu haben: „Wenn man sich anschaut, wie viel schneller man mit dem Auto

die Mehrheit „der Menschen“ nicht in urbanen Riesenzentren, wo wir alles mit dem teilelektrischen Lastenrad erledigen können und Hello Fresh den Weg zum Supermarkt ersetzt. Die Mehrheit des Deutschlands, das ich kenne, wohnt in Kleinstädten oder auf dem Land, und trotz aller Zuzüge in hippe Hotspots wie München und Hamburg ändert sich das nicht nennenswert.

Und siehe da: In dem einen Deutschland diskutieren die Grünen über Kanzlerkandidaturen, im anderen schrumpfen ihre Umfragewerte von einer Volksbewegung zu einer Klientelpartei, ein übles, sonst für die FDP reserviertes Schimpfwort. Auch wenn die „Letzte Generation“ und Luisa Neubauer, das bisher ein bisschen anders sehen: Um eine Mobilitätswende durchzusetzen, muss man die Menschen mitnehmen. Buchstäblich. Dumme Sache: Die grün regierte Stadt Münster will Straßen für den Verkehr sperren und muss gleichzeitig ihre Bus-Taktung strecken. In dem einen Westfalen wollen die Wähler eine autofreie Stadt, im anderen fehlen dazu die Busfahrer.

Der große Versicherer HUK stellt in einer jährlichen Studie unter anderem die Frage, welches Fortbewegungsmittel die eigenen Bedürfnisse in den nächsten fünf Jahren am besten erfülle. Unter den 16- bis 24-Jährigen antworteten dieses Jahr 74 Prozent: das Auto. Noch ein Jahr zuvor waren es 63 Prozent. So erfuhr das viel geschmähte Automobil gegenüber dem Vorjahr den größten Beliebtheitszuwachs seit Beginn dieser Erhebung. Aber in dieser Welt muss man nicht leben, wenn man nicht will. Wie lautete das Fazit der Zeitung TAZ: „Zum Glück ist das nur eine Umfrage.“

Markus Stier

Die angebliche Auto-Verachtung der Jugend gibt es gar nicht. Ganz im Gegenteil.

Das Erschrecken ist deshalb so groß, weil wir seit der Jahrtausendwende eingetrichtert bekommen, dass „die Jugend“ sich sehr für Smartphones interessiert, aber nicht mehr für Autos. Jenseits unserer Südost-Grenze ergab eine BITCOM-Studie vor 13 Jahren gar, dass sich fast jeder zweite Österreicher eher von Freund oder Freundin trennen würde als vom Handy. Zugegeben, es wurden nur 800 Leute befragt. Der Ursprung der bis vor wenigen Wochen unreflektiert kolportierten Legende vom jugendlichen Automuffel findet sich in den Zulassungszahlen, die im neuen Millennium bei den unter 25-Jährigen deutlich rückläufig waren. Statistische Erhebungen mit Fragen wie; „Was ist Ihnen wichtiger?“ ließen

auf manchen Wegen ist, dann ist es in vielen Fällen eben nach wie vor unschlagbar.“

MEHRHEIT LEBT NICHT IN BERLIN

In einer unserer Bundesrepubliken finden nämlich selbst umweltbewusste junge Menschen eine Lebensrealität vor, in der sie deutlich weiter pendeln müssen als gewünscht, um ihr täglich Brot zu verdienen. Und wer gern näher zum Arbeitsplatz ziehen will, stellt fest, dass er entweder dort keine Wohnung findet, oder sich den neuen Mietvertrag nicht leisten kann (von dem Thema Kitaplatz für die spätere Lebensplanung ganz zu schweigen). Und entgegen der Voraussage der Vereinten Nationen und Polit-Hipstern in Berlin lebt auch

**ABARTH
500E**

SITZT

Vor 55 Jahren bestritt Walter Röhrl seine erste Rallye. In einem Fiat. Jetzt saß er wieder vor einem. Und sogar drin, obwohl es ein Abarth 500e war ...

TEXT Knut Kummer FOTOS Verena Proebst





ABARTH 500E



Walter Röhrl im Fiat 131 Abarth, eine mehr als erfolgreiche Kombination

Man möchte seine Gedanken lesen können. Mehr als ein halbes Jahrhundert ist bereits vergangen, seitdem die einzigartige Karriere von Walter Röhrl mit einem Fiat begann. Eine Verbindung, die nie abgebrochen ist. Doch die Begegnung mit dem neuesten Modell der Italiener fällt leicht unterkühlt aus, was nicht nur an den herbstlichen Temperaturen liegt.

„Wenn die Autos damals schon Elektroantriebe besessen hätten, ich glaube nicht, dass ich jemals eine Rallye gefahren wäre. Ich wäre sicher Skirennläufer geworden“, sagt Walter. „Es hätte sich doch gar keine Fahrzeugbeherrschung entwickeln können, ohne selbstbestimmte Gangwechsel, ohne Linksbremsen, ohne das genaue Hinhören auf die Drehzahlen. All diese Faszination hätte mir gefehlt.“ Der kleine Abarth 500e ahnt bereits, was heute noch auf ihn zukommen wird.

Dabei hatte die Marke Fiat gerade zu Beginn bedeutenden Anteil und Einfluss auf das Sportlerleben von Walter Röhrl. „Mein erstes Rallyeauto war das Fiat 850 Coupé meines Freundes Herbert Marecek. Der meinte: ‚Walter, du fährst so gut Auto. Du musst Rallye fahren.‘ Worauf ich aber immer widersprach. Rallyefahren kostet schließlich einen Haufen Geld. Und Geld ham mir net. Dann, eines Tages, kam er zu mir. ‚Walter, würdest du mit mir eine Rallye fahren, wenn es dich gar nix kostet?‘ Wenn’s nix kostet, dann mach’ ich das!“

Während Walter Röhrls erstes eigenes Auto ein Porsche war, fuhr sein elf Jahre älterer Bruder Michael zuerst einen Fiat 1100 und dann einen 1500 S OSCA. Ein sehr schöner Sportwagen in dieser Zeit. Und 1977 bekam Walter Röhrl von Fiat, dem damals professionellsten Rallyeteam in Europa, einen Vertrag angeboten.

„Ich wurde 1974 Europameister mit Opel. Giorgio Pianta, damals Testfahrer für Fiat Abarth, lud mich nach Turin ein. Aber ich wollte Opel nicht verlassen. Es lief für mich bestens, und ich wollte nicht weg aus Deutschland“, erinnert sich Walter. Drei Jahre später sprang jedoch der Zündfunke über. „Ich wollte privat mit meinem Porsche die Rallye San di Martino di Castrozza bestreiten. Daniele Audetto kam zu mir und sagte: ‚Walter, du wirst deinen schönen Porsche auf den schlechten Straßen kaputt machen. Ich gebe dir einen von unseren Fiat 131 Abarth.‘“

Röhrl bedankte sich für dieses Angebot auf die ganz eigene Art und Weise: „Wir waren Dritte, und während der letzten Prüfung ließ ich den hinter mir liegenden Fiat 131 Abarth vorbei. Ein Italiener. Dafür bekam ich so viel Anerkennung und Dank. Ich glaube, das war ein Schlüsselmoment für meine Liebe zu den Italienern und meine Popularität in Italien.“

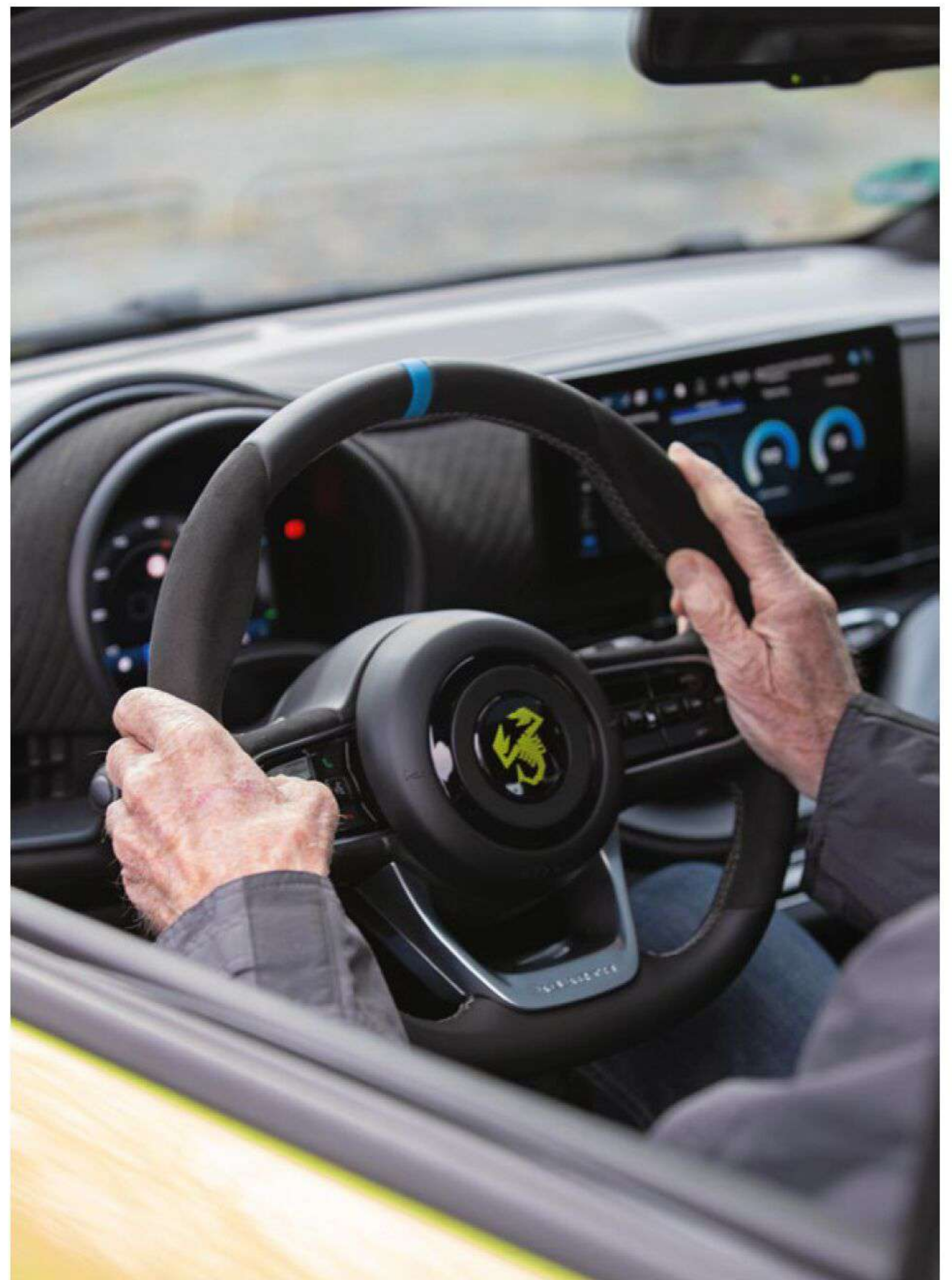
Röhrl und Fiat fanden zusammen, und dieses Engagement führte den Regensburger 1980 zu seinem ersten Rallye-Monte-Carlo-Sieg und dem ersten Rallye-Weltmeistertitel.

Zurück im Hier und Jetzt. Der kleine Abarth schaut aus dem Laub des Herbstes wie Methusalem mit Kulleraugen. Fast ehrfürchtig vor dieser Autofahrerlegende. Unglaubliche 15 Jahre verkauft Fiat seine aktuelle 500er-Generation bereits. Er war die Wiedergeburt des Ur-Cinquecento aus 1957. Seit 2021 wird er als elektrischer 500e angeboten.

Im Gegensatz zum Äußeren ist der Innenraum gar nicht so sehr Retro. Moderne Materialien, große Instrumente und das in der heutigen Zeit unabhörmliche Infotainment. Aber eines fällt Walter Röhrl besonders auf. Im auf 1.947 Stück limitierten 500er Abarth kann er endlich richtig sitzen. Ein in der Tiefe verstellbares Lenkrad und Sitze ermöglichen jetzt auch groß gewachsenen Menschen einen guten Fahr- und Sitzkomfort.



ABARTH 500E





Walter Röhrl hätte sich mehr Leistung für das kleine Abarth-Modell gewünscht

„Das Platzangebot und die verarbeiteten Materialien sind wirklich gut. So gut saß ich noch in keinem Fiat“, lobt Walter.

Der kleine Abarth fällt wegen der schrillen Farbe Acid Yellow auf, nicht aber durch großzügige optische Änderungen. Nur Dachspoiler, Schriftzug-Folie und eine neu gestaltete Frontschürze. Sonst tritt er wie der zivile Bruder von Fiat auf. Der Abarth 500e bekam 155 PS freigeschaltet bei 235 Nm Drehmoment. Der Fiat hat 37 PS weniger zur Verfügung. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 155 km/h. Der letzte Verbrenner von Abarth, der 595, erreichte 225 km/h. Hervorzuheben sind noch die Scheibenbremsen an allen Rädern, ist doch der Fiat 500e an der Hinterachse mit Trommelbremsen unterwegs.

Für Freunde der Marke nicht ganz unwichtig: der Sound. Abarth-Modelle definierten sich auch immer über den Auspuffklang. Unter der Heckschürze des kleinen Elektrofitters ist wohl deshalb ein Lautsprecher verbaut. Stolze 6.000 Stunden Entwicklungszeit hat man angeblich investiert, und es soll an den Turbosound des Abarth 695 erinnern. Er soll. Leider immer in gleichbleibender Tonlage, unabhängig von der Fahrdynamik. Er nervt irgendwann. Uneingeschränkt lustig ist jedoch der Begrüßungston beim Einsteigen: ein E-Gitarren-Riff.

„Bei diesem Auto geht es längst nicht mehr um pure Leistung. Leider geht das Mehr an Leistung enorm zuungunsten

der Reichweite“, fasst Walter Röhrl zusammen. „Die Querdynamik kann Fahrfreude bereiten. Und er wird Käufer finden, welche sich den Abarth leisten wollen. Persönlich kann ich auf die grelle Aufmachung und besonders den künstlichen Sound verzichten. Da trösten mich auch nicht schöne 18-Zoll-Felgen und Scheibenbremsen. Müsste ich mich zwischen Fiat und Abarth entscheiden, dann wäre es der Fiat 500e.“

Die zu Beginn des Textes angeführte Rallye Bavaria 1968 endete für Walter Röhrl und Herbert Marecek nach 459 Kilometern mit einem Ausfall. „Siehst du nun, dass Rallyefahren für uns nix ist? Du fährst dein schönes Auto kaputt und brauchst neue Reifen und Ersatzteile. Das kostet eine Menge Geld“, sagte Walter zu Herbert. „Die Halterung der Lichtmaschine war gebrochen und der Spaß war zu Ende. Wir wollten aber wenigstens einmal unsere beiden Namen auf der Zeitenliste lesen, bevor wir nach Hause fuhren. Diese wurden in der Nacht vor dem Start der zweiten Etappe veröffentlicht. Solange wir im Wettbewerb mitfuhren, platzierten wir uns mit dem kleinen Fiat unter den ersten 25 bis 30 Autos.“ Von 300 gestarteten Fahrzeugen. Heute noch unglaublich.


Ein Jahr später meldete Herbert Marecek einen BMW 2002ti zur Rallye Bavaria 1969. Erneut am Steuer: Walter Röhrl. Der Rest ist Geschichte. **W**

TECHNISCHE DATEN

Motor: Elektro; **Leistung:** 113 kW, 235 Nm; **Antrieb:** Vorderrad; **Gewicht:** 1.410 kg; **Fahrwerte:** 0-100 km/h in 7,0 s, Vmax 155 km/h; **Batterie:** 42,2 kWh (37,8 kWh netto); **Reichweite:** bis zu 265 km; **Preis:** ab 37.990 EUR

RÖHRL UND DER OSTEN





WILD WILD EAST

Schon mal aufgefallen? Der coolste Westernheld aller Zeiten heißt ausgerechnet Eastwood. In den frühen Siebzigern macht sich neben Dirty Harry noch ein anderer „Fremder ohne Namen“ auf den Weg zum Superstar, er fährt schneller als sein Schatten, und er reitet nach Osten.

TEXT Markus Stier FOTOS McKlein

RÖHRL UND DER OSTEN

Der große alte Mann steht auf der Weide und zieht die Augen zu Schlitzeln zusammen. Er schaut den wilden Pferden zu, von denen über 500 in dieses kleine rot-weiße Autochen gesperrt sind. Äußerlich steht er reglos da, innerlich schüttelt er den Kopf. „Früher, wenn ein Auto quer gekommen ist, haben die Leute gesagt: Boah, der ist aber schnell, heute sieht das so unspektakulär aus, aber die Autos sind so schnell. Nur können das die normalen Leute gar nicht beurteilen“, sagt Walter Röhrl über den Auftritt des Kalle Rovannerä. Röhrl ist mit dem alten Spezi Konrad Schmidt zur neuen Rallye Zentraleuropa gefahren. Die neuen Strecken in Bayern, Böhmen, Oberösterreich – alles seine Jagdgründe. Und der Walter wäre ja nicht der Walter, würden nicht sofort die Anekdoten sprudeln.

1972. Der Spaghetti-Western ist ein totes Pferd, aber der eine lange Dürre hat als „Dirty Harry“ seine Rolle als Revolvermann einfach in ein Polizeirevier in San Francisco verlegt und ist einer der bestbezahlten Hollywood-Stars, der andere hat das erste Jahr als Sport-Profi hinter sich und wird sich bei der mit Stars gespickten Olympia-Rallye einen Namen machen. Doch bevor dieser Walter Röhrl der Drift-Elite zum ersten Mal auf der Nase rumtanzt, muss er in den Osten.

START HINTER DEM EISERNEN VORHANG

Bis zu seinem ersten Auslandseinsatz, der ihn nach Lyon und Charbonnières in Frankreich führt, hat dieser unscheinbare Typ mit dem rotblonden Scheitel gerade mal fünf Einsätze hinter sich, alle rund um die heimischen Kirchtürme in Bayern. Jetzt, nach nur einer vollen Saison im Capri des Kleint-Teams soll es aufs internationale Parkett gehen, und das liegt nicht nur jenseits der Grenze, sondern auf der dunklen Seite, hinter dem eisernen Vorhang. Das Greenhorn aus dem Bayerischen Wald macht sich auf den Weg zur Polen-Rallye. „Das kann man sich gar nicht vorstellen, wie schlimm das war, an der Grenze“, erinnert sich Röhrl, und er meint nicht die polnische. Röhrl muss nach Berlin und ein Visum besorgen, er ist schwer eingeschüchtert und innerlich rumort es im Krawallwinkel seiner Seele angesichts der finsternen Atmosphäre und der wichtig-tuerischen DDR-Grenzer.

Der Respekt vor osteuropäischen Amtspersonen sinkt allerdings nach kürzester Zeit auf Straßengraben-Niveau, das Erste, was dem Walter zum Thema Ostblock einfällt, ist die allgegenwärtige Abzocke. Aber beim Gerechtigkeits-Fanatiker Röhrl sind sie an den Falschen geraten. Röhrl zahlt nicht, Röhrl droht. Wer weiß, was wir mit Mitte Siebzig für einen Quatsch erzählen, also sehen wir dem Walter in den Anekdoten leichte Detailänderungen nach, wenn er in seiner

Autobiographie schreibt, er habe dem uniformierten Ganoven im Gegenzug angeboten: „Du kannst zehn Watschen haben.“ Heute meint er sich an ein anderes Gegengeschäft zu erinnern: „Du kannst mich zehnmal am Arsch lecken.“ Und es ist auch nicht mehr ganz sicher, ob der Schupo nun den Pass oder den internationalen Führerschein einkassiert hat, aber er weiß noch genau, dass er ihm klarmacht, dass er in einer Minute losfährt, mit oder ohne Lappen. Der Vertreter des Gesetzes hält seinen Arm für den längeren, bis der Röhrl kurzerhand mit rauchenden Socken abreist. Am Abend im Hotel geben sie ihm die Papiere zurück – 150 Kilometer vom Tatort entfernt.

So richtig übernachten tut der Röhrl nur bei den Rallyes, wenn er in Gesellschaft ist. „Ich kann im Leben nix organisieren, dafür brauche ich meinen Beifahrer, mein Team oder meine Frau.“ Wenn es damals von daheim losgeht im Trainingsauto, dann dreht der Röhrl mutterseelenallein den Zündschlüssel rum, der weltmännische Jochen Berger kommt später mit dem Flugzeug nach. Weil der schwachbrüstige Ascona so furchtbar kurz übersetzt ist, muss Röhrl langsam machen, aber auch bei Tempo 100 brüllt ihn der Querstrommotor mit 5.000 Touren an. Selbst später, als Röhrl in der WM antritt, fährt er allein auf Achse durch den Ostblock. Nicht selten hat er kein passendes Geld dabei, und verständigen kann er sich auch nicht. „Ich sprach damals ja noch fast kein Englisch.“ Kein Gedanke, in einem Hotel einzuchecken. Wenn ihn die Müdigkeit übermannt, schmiegt er sich zwei Stündchen in den Schalensitz.

RÖHRL DER STAUVERURSACHER

Die ständige Wegelagerei kontert Röhrl zuweilen mit einer Straßenblockade. Als am Plattensee in Ungarn mal wieder ein Polizist einen Zehner abkassieren will, parkt er den kleinen Ascona so breit, dass keiner mehr vorbeikommt. In zehn Minuten ist der Stau 500 Meter lang, und bevor es einen Aufstand gibt, lassen sie den renitenten Röhrl ziehen, denn in den Diktaturen des Proletariats haben die Oberen vor nichts mehr Angst als vor dem eigenen Volk. Nun lernen sie auch die Strenge des Oberlehrers aus der Oberpfalz kennen, der heute über seine eigene Dreistigkeit lachen muss: „Ich habe da schon ernsthafte Erziehungsmaßnahmen eingeleitet.“

Das Wildeste im Osten sind damals nicht die Banditen, sondern die Moldau-Rallye oder Danube, wie der Fluss auf Rumänisch heißt. „Es war nicht die Dakar, aber es war schon ein Abenteuer“, sagt Röhrl. Von Wien aus, geht es wie bei der alten Drei-Städte-Rallye nach Budapest, aber von da aus nach Sofia bis in die Karpaten. Der Zeitplan ist so eng, dass Verbindungsetappen nur in der Theorie existieren. Wer eine Panne



Beifahrer Jochen Berger hatte gut zu tun, wenn Walter Röhrl seinem Gerechtigkeitsinn freie Bahn ließ

Heute kann Walter Röhrl
über seine damalige
Dreistigkeit lachen.

RÖHRL UND DER OSTEN



Der neue Rallye-WM-Lauf in seiner Heimat stellt Walter Röhrl sehr zufrieden. Gemeinsam mit Christian Geistdörfer übergibt er die Pokale an seinen Weltmeister-Nach-Nach-Nachfolger Kalle Rovanperä und dessen Co Jonne Halttunen

hat, ist raus. 1973 kommen bei der Tortur nur sechs Autos ins Ziel. Die Schotterpisten sind so übel, dass einem eine Akropolis wie eine Autobahnfahrt vorkommt.

Aber Röhrl hat gute Erinnerungen an die Heimat Draculas. Siebenbürgen ist eine deutsche Enklave, die meisten Menschen sprechen Deutsch und freuen sich, einen Landsmann zu sehen. „Die Leute im Osten haben den Kontakt gesucht“, sagt Röhrl, und manchmal sind die Begegnungen auch beklemmend bis herzerreißend, wenn ihm die Leute heimlich Briefe mit Hilfesuchen zustecken.

Die Wald- und Wiesen-Prüfungen der Ost-Rallyes sind selten gut besucht, dafür ist ordentlich Rummel an den Zeitkontrollen und auf den Rundkursen, die hie und da gefahren werden, zuweilen sogar ohne Beifahrer. Mit Freude hat Röhrl gesehen, dass die Rallye Zentraleuropa, abgesehen von einer

kurzen Mickey-Maus-WP auf einer Trabrennbahn im tschechischen Klatovy begann. Das war schon bei der Donau-Rallye, die im Original Vltava-Rallye heißt und jenes Klatovy ist 1973 der Ausgangspunkt einer der größten Triumphe im Kopf-Regal des Regensburgers.

Die glamouröseste Bude im Rallye-Zirkus ist damals das Lancia-Werksteam, kein Wunder, mit Marlboro haben die Italiener auch mit als Erste einen dicken Hauptsponsor. Und sie haben Munari. Der lange Italiener ist nach seinem Monte-Sieg in der kleinen Fulvia im Vorjahr eine ganz große Nummer, und 1973 ist er auf dem Weg zum Europameistertitel, einen dickeren Pokal gibt's für Fahrer im ersten Marken-WM-Jahr nach wie vor nicht zu gewinnen. Das venezianische Nervenbündel überschlägt sich mit seinem Auto in Klatovy und ist auch danach etwas von der Rolle.

Noch heute musst du nur Donau 73 sagen, und Röhrl sagt wie aus der Pistole geschossen: „Zehn Minuten, Fünfundvierzig.“ So viel hat der Nobody in diesem Alte-Oma-Auto namens Opel der Diva in der Fulvia abgeknöpft. Spätestens jetzt müssen die Italiener Röhrls italienischen Leib- und Magen-Mechaniker Gino beim Irmscher nicht mehr anbohren: „Sag mal, wer ist denn dieser Typ?“

Fiat-Urgestein Raffaele Pinto hat schon bei Röhrls erstem Polen-Auftritt Bekanntschaft gemacht, als sich im abendlichen Nebel die Zusatz-Halos von Röhrls Capri in seinen Rückspiegel fraßen. „Du bist ein super Nebelfahrer“, lobte Pinto, nicht ahnend, dass das weit, weit im Westen, in einem portugiesischen Kaff namens Arganil ein paar Jahre später mal eine große Rolle spielen würde.

Der Osten ist ein gutes Pflaster für Röhrl. Bei der Premiere in Polen wird er hinter Pinto Zweiter, 1973 in der CSSR und in Rumänien gewinnt er ebenso wie 1974, als er ernsthaft um den EM-Titel kämpft und richtig was von der Welt sieht, vom Polarkreis in Finnland bis zum Kielder Forest in England. 14 Rallyes fährt Röhrl in dieser Saison, allein vier in Osteuropa, wo Röhrl, abgesehen von einem kleinen Abstecher nach Ypern, praktisch den ganzen Sommer verbringt.

Übermütig nach drei Siegen in Folge hat Günther Irmscher einen Experimentalmotor eingebaut. Selbst der chronisch tief stapelnde Schwabe schwärmt von 200 PS. Damit kann der Ascona praktisch übers Wasser gehen, nur nicht, wenn es an Öl mangelt. Das Ding geht alsbald fest. So wie die Handbremse ein paar Wochen später in Bulgarien, wo du dir schon beim Aussprechen des Namens was abrechnen kannst.

Bei der Zlatni Piassatzi hat Röhrl einen Platten, die Fuhre plumpst zu allem Überfluss noch vom Wagenheber, und in der Hektik hat Röhrl vergessen, den Splint, mit dem die Handbremse am Einrasten gehindert wird, wieder reinzuschieben. Bei der erstbesten Kehre fest am Hebel gezogen, parkt der Opel mit zerschossenem Heck. Es bleibt sein einziger nennenswerter Fahrfehler.

DIE EINSAMKEIT IST IHM LIEBER

Im wilden Osten macht er im Titelkampf mit erneuten Siegen an Donau und Moldau den Deckel drauf. Besonders dankbar ist er weniger über die Punkte als über das Leben. Den EM-Pokal holt er sich bei der großen Gala am Jahresende gar nicht ab. Zu viele Leute. Da sind ihm die einsamen Karpaten lieber, aber eben auch viel ärmer. Keine drei Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg sind dessen Verheerungen in den kommunistischen Mangelwirtschaften jenseits des eisernen Vorhangs noch deutlich sichtbar. Der ewige Nörgler gesteht: „Da hast du schon begriffen, wie gut wir's eigentlich haben.“

Nur mit der Korruption hat der Röhrl auch später kein Mitleid. Als er 1985 zehn Kilometer östlich des tschechischen Zlín auf einer eigens für Audi präparierten Teststrecke auf dem Gelände des Agrar-Kombinat JZD Slušovice testet, lungert wie gewohnt der örtliche Polizeichef am Service, der für den Stammgast immer eine Cognac-Flasche parat stehen hat. Röhrl impft ihm ein: „Sieh zu, dass du deine Leut' unter Kontrolle hast“ und macht sich auf den Heimweg, wo prompt eine Straßensperre lauert und alle zum Aderlass über einen Parkplatz geleitet werden. Damals wedelte Berger in Polen schon immer mit Zloty-Scheinen, später hat ihn der Geistdörfer zuweilen heimlich ausgelöst, wenn der Sturkopf neben ihm partout in den Knast wollte, um die Sache ausdiskutieren.

KALASCHNIKOW VS. AUFKLEBER

Dieses Mal ist Röhrl allein, er täuscht konformes Handeln vor, rollt langsam heran. Der grüne Audi ist offensichtlich ein teures West-Auto und damit ein vermeintlich leichtes Opfer. Dummerweise ist es ein Sport-Quattro und damit damals eines der stärksten Serien-Autos der Welt. Röhrl aktiviert sämtliche 306 Turbo-PS, schießt an den verdutzten Straßenräubern vorbei und ergreift mit Top-Speed 260 die Flucht. Dumm nur, dass an der Grenze vor der rettenden Heimat noch ein eiserner Schlagbaum wartet. Röhrl verzögert nur so viel wie unbedingt nötig, als er auf den Posten mit der Kalaschnikow zuhält. Als dessen Finger gerade nach dem Abzug sucht, zückt der Flüchtige seine Geheimwaffe: „Aufkleber. Die waren alle verrückt nach Aufklebern. Damit konntest du alles regeln.“

Schwer zu glauben, dass dieser milde lächelnde ältere Herr, der dem alten und neuen Weltmeister seine Trophäe überreicht, derselbe ist wie der Haudrauf der wilden Siebziger. Rovannerä krönt sich in Passau zum zweimaligen Weltmeister, wie einst Röhrl. Der hätte vor ein paar Jahrzehnten noch gedroht, es mit den Jungen aufzunehmen, heute ist er froh, dass diese Jungs, die seine Enkel sein könnten, ihn immerhin erkennen. Röhrl weiß nicht genau, wie man Takamoto Katsuta schreibt, aber Katsuta kennt Röhrl und macht einen ordentlichen Diener. Als die Sieger das Podium betreten, gibt es Applaus in Passau. Als Röhrl auftritt, brandet Jubel auf.

Noch mehr als der Applaus wärmt den Regensburger beim Drei-Länder-WM-Lauf etwas anderes: „Ich hätte nicht für möglich gehalten, wie viele Leute da waren, dass sich so viele noch vom Rallyesport begeistern lassen. Ich bin ja von Haus aus immer Pessimist.“ Und so hat der Röhrl sein Weihnachtsgeschenk schon Ende Oktober bekommen. „Das hat mir echt Auftrieb gegeben.“ **W**

WARMER GEDANKEN

Alljährlich beginnt die Jagd nach DEM wärmenden Pullover, Mantel, Schal und und und. Merkt Ihr selber. Was haben wir Euch beigebracht? Man kauft EINMAL richtig und nicht jedes Jahr wieder neu, himmelheinzinsnocheins! Das hier sind die besten warmen Sachen, die es für glühende Kreditkarten zu kaufen gibt.

Zusammengestellt von der Frierkatze Thomas Senn

HEIMAT

Allein schon für die Tatsache, dass die Heimat-Pullover in Deutschland gefertigt werden, müsste man sie kaufen. Aber sie sind auch (oder gerade deswegen) wirkliche Qualitätsmonster. Extra lange Schurwollfasern gegen Pilling, von Hand angenähte Ärmel und Kragen für ewige Haltbarkeit, die natürlichen Öle in der Wolle belassen, damit die Pullover selbstreinigend und wasserabweisend sind. Und in wirklich vielen Streifenmustern und auch Farben. Klarer Heimsieg für Schlaaaaaand!

Heimat Signalpullover
www.heimat-textil.com



OSCAR

Nochmal Pullover, nochmal Deutschland. Dieses Mal für drin. Das Besondere an Oscar ist seine zweifarbige Stricktechnik, die alles kann, außer gescheit auf einem Foto rüberkommen. Diese Version hier ist Olive/Marine gestrickt, eine großartige Kombi. Beste Merinowolle, zertifiziert mit dem „Responsible Wool Standard“-Label um das Tierwohl der Schafe zu gewährleisten. Vorgewaschen und ohne Bündchen, Kragen oder Nähte für den perfekten Komfort. 2:0 Schlaaaaand!

Seldom Oscar, viele Farben
www.seldom.de



1964

Wir brauchen nicht drüber reden: Diese Schuhe sind Schlechtwetter-Endgegner. Ende. Die wasserdichten 1964er PAC Nylon von Sorel tragen dabei nicht so idiotisch auf wie der Lederbruder aus gleichem Hause, somit kauft man sie nicht nur, sondern zieht sie auch regelmäßig an. Alle Nähte sind versiegelt, innen sorgt ein herausnehmbarer Filzschuh für 30 Grad und qualmende Socken. Beste Eigenschaft: die verschiedenen Farben. Unser Favorit: India Ink in der Jeans (passt!)

1964 Pac Nylon
www.sorelfootwear.de



LA PAZ

Seit Siebzehnhundertirgendwas produziert die Familie Ritter Wärmendes. In der 8. Generation ist Christian Ritter Euer Experte, wenn es eine wirklich gute Decke für die tatsächliche Ewigkeit sein soll. Die hier vorgestellte 3cm dicke Alpaka-Decke wird aus zwei hochwertigen Alpaka-Webplüsch zusammengeätzt und kann getrost auf die Liste der Erbmasse gesetzt werden. Wärmt wie dumm. Natürlich hergestellt in Deutschland mit einem Wissen, welches man vielleicht kein zweites Mal mehr findet.

La Paz Alpakadecke
www.ritter-decken.de

ARIZONA

Nein, wir tragen keine Steppjacken, wie die Weihnachtsmarkt-Gang. Auch in den unwürdigsten Umgebungen erinnern wir uns daran, dass die Leute auf uns achten und sehen sollen, dass wir ebenfalls auf uns achten. Der Lammfell-Parka Arizona von Meindl hält uns hot. Merinolamm, echte Hornknöpfe, aufstellbarer Kragen und längerer Schnitt für einen warmen Schritt. Muss man dafür tief in eine der zahllosen Taschen greifen? Ja sicher! Aber nur einmal im einzigen Leben.

Lammfell-Parka Arizona
www.meindl-fashion.com





RENNSTOFF

Freunde des automobilen Sitz-Karos haben quasi keine andere Wahl, als sich einen der Schals aus dem Hause Rennstoff um die Wintersonnenwendehälse zu legen. Wenn im Januar doch mal der luftgekühlte 912er rausgeholt wird und man mit offenem Fenster fahren muss, weil sonst alle Scheiben beschlagen, da braucht es adäquate Fahrerausstattung. 180 cm lang, 100%Wolle aus der Mongolei, Schottenkaro grün/blau oder blau/rot.

Schal 930 Schottenkaro
www.rennstoff.eu

ALONZO

Leder-Handschuhe sind ein schwieriges Thema. Wenn sie richtig wärmen sollen, kann man kaum noch eine Faust machen und sieht aus wie ein Vierjähriger. Also nehmen wir etwas Italienisches her, da ist schon mal die Optik gesichert. In diesem Fall von Fratelli Orsini mit dem Modell Alonzo. Weiches Lammlleder, kaschmirgefüttert, touchscreentauglich. Und dank der schmalen Kaschmirstulpe außen sind wir mal wieder die bestangezogenen Menschen unter den Fäustlingsopfern.

Lammlleder-Handschuhe mit Kaschmirfutter
www.fratelli-orsini.de



ANDERSEN-ANDERSEN

Jeder braucht Beanies im Winter. Klar. Aber: die meisten davon leiern nach einem Tag schon aus, die restlichen am zweiten. Bei Andersen-Andersen aus Dänemark passiert das nicht: Die aus Patagonien stammenden Merinofäden bekommen nach dem Entfernen der kurzen Fasern eine zusätzliche Drehung, was der Mütze eine bisher unbekannte Dichte verleiht. Selbst getestet, das Teil hält die Form und Wärme. Im Innern steht damit zu Recht: „Made for Sailors, Hunters an for looking good!“

Andersen-Andersen Beanie Merino
www.burgundschild.com



VILLA LA MASSA EXCELLENCE





REICHT ARM?

Kennt Ihr: „Concorso d'Eleganza“ an der Villa d'Este. Kennt Ihr garantiert noch nicht: „Villa La Massa Excellence“. Ein neues Event von den Besitzern der Villa d'Este, nur eben an einem anderen spektakulären Ort. Und eben mal nicht für Oldtimer, sondern für Sportwagen ab Baujahr 1990 aufwärts. Wir waren zur Premieren-Generalprobe nach Florenz eingeladen. Und kommen mit einer Frage zurück: Ist es schöner arm oder reich zu sein?

TEXT Thomas Senn FOTOS Thomas Senn, Villa La Massa

VILLA LA MASSA EXCELLENCE

Das Monumentalevent an der Villa d'Este ist seit über 90 Jahren neben Pebble Beach wahrscheinlich DAS alljährliche Meeting für die seltensten klassischen Automobile und die bestgekleideten Menschen. Grundvoraussetzung für die Teilnehmer: man muss aus dem Größten raus sein. Man braucht einen ultraseltenen Klassiker, einen prächtig sortierten Kleiderschrank und Louis-Vuitton-Überseekoffer voller Geld. Sonst wird das da nix. Allerdings gibt es von diesen Menschen weltweit mehr, als man meint. Und viele davon wollen sich so gar nicht für Oldtimer alleine begeistern, haben sie doch Zungenschnalz-Ferraris, Lambos, McLarens, Porsches, Paganis, Jaguars, Bugattis und weiß der Herrgott was an jüngeren Kraftprotzen in den beheizten Garagen stehen.

Und da trifft es sich, dass die Besitzer der Villa d'Este eben auch nicht nur EINE Hotel-Villa haben, sondern viele. Zum Beispiel die Villa La Massa aus dem 13. Jahrhundert, in Florenz direkt am Po gelegen (nein, das ist keine höfliche Übersetzung für „am Arsch der Heide“, sie liegt wirklich wunderschön an einer Rundung des Po). Und dort soll nun alljährlich ein weiteres spannendes Event etabliert werden, nur eben für jüngere Sportwagen ab Baujahr 1990.

Mich freut's, so kann man sich mal ein weiteres Wochenende im Jahr so richtig arm fühlen. Also so richtig richtig gut arm.

Da es quasi die Nullnummer war im Oktober, konnte und wollte man nicht mit Massenbesuchen in der Villa La Massa rechnen. Es wurde bewusst ein bisschen unter dem medialen Radar geflogen, um alles im kleinen Rahmen auszuprobieren. Natürlich funktioniert ein 5-Sterne-Plus-Hotel als eines der „Leading Hotels of the World“ von allein, aber wilde Sportwagen in den Gärten und Parkanlagen hat man nicht alle Tage. Und was diese Wagen nicht alle Tage haben: altherwürdige Parks, in denen es mal 13.-Jahrhundert-schmale Toreinfahrten zu meistern gilt mit den ausladenden Hintern (der Wagen) oder hier einen achthundert Jahre alten Bordstein oder dort eine Kiesauffahrt, die die Supersportreifen quasi komplett wie eine Fusselrolle aufnehmen. Da dauerte es schon mal 20 Minuten und brauchte vier Einweiser und Helfer, bis die flachen Fludern am vorgesehenen Ort mit untergeleg-

ten Hölzchen und Stöckchen platziert waren. Klatschnass geschwitzte Maßhemden der Piloten nahmen mir da kurz meinen Neid, mein gekühlter und geschüttelter Campari (das ist der Signature-Drink aktuell in Italien: keine Mischgetränke mit Campari, sondern einfach den puren Campari im Mixer geshaked, fertig ist die Infusion) im geschützten Schatten verschaffte mir gar eine gewisse Überlegenheit.

Für Gäste ist die Villa La Massa fast der spannendere Ort als die Villa d'Este. Erstens mal, weil Como zwar schön ist, aber Florenz halt doch noch mal was ganz anderes. Zweitens: David Bowie hat in der Villa La Massa einst seine Hochzeit gefeiert (er ist ja kein Idiot). Und drittens: auch wenn die Villa La Massa auf den ersten Blick nicht ganz so spektakulär aussieht, ist sie doch durch ihre unterschiedlichen Häuser auf dem weitläufigen Gelände, die gigantische Pool-Area und die verschiedenen Restaurants einfach noch abwechslungsreicher für die wohlhabenden Besucher. Denn eins ist klar: für einen dreistelligen Betrag wohnt man weder in der einen noch in der anderen Villa. Tolles Detail: auch wenn es ein Fünf-Sterne-Plus-Hotel ist, so wurde bei den Sanierungen großer Wert auf den Erhalt des typisch toskanischen Stils gelegt. Die Zimmer sind großzügig, meines hatte sogar einen privaten Garten am Po-Ufer. Da kann man schon mal zwei Tage im privaten Paradies vergessen, dass man es sich privat gar nicht leisten könnte.

DREISTELLIGER KILOMETERSTAND

Kulinarisch ist die gesamte Toskana ja über jeden Zweifel erhaben, man kann sich also vorstellen, dass in der Villa La Massa entsprechend aufgefahren wird. Und obwohl Essen und Weine wirklich gar keine Wünsche offen ließen, wurde der Siegerehrungsabend am Samstag in ein Sterne-Restaurant mitten in der sagenhaften Florentiner Altstadt gelegt. Auch wenn die Räumlichkeiten des „Atto die Vito Mollica“ im Palazzo Portinari Salviati schon ein Schauspiel für sich waren: das Essen war in der Villa la Massa für mein Empfinden einfach noch mal besser. Tja, dumm, wer reich ist und nur nach den Sternen greift. Zwei zu Null für uns Leichtlohnempfänger.

Zurück zu den Autos: auch wenn es die gleichen Hotelbetreiber sind und es das gleiche Marketing-Team der Villa d'Este ist, so ist sowohl der Veranstalter ein anderer (Canos-



Der Einsatz der Putztochter hat sich gelohnt: Papas Ferrari F40 Prototyp wurde „Best of Show“. Ich mochte ja den Bugatti EB 110 noch lieber. Damit das jemanden interessiert, müsste ich es aber erstmal in die Jury schaffen

VILLA LA MASSA EXCELLENCE

sa-Events statt BMW) als auch die Jury beim „Villa La Massa Excellence“ komplett anders besetzt. Bei diesen neueren Wagen geht es ja weniger darum, wie aufwendig restauriert oder wie original erhalten sie sind. Die wenigsten dieser Hypercars in Florenz haben einen ernsthaften vierstelligen Kilometerstand, manche gar nur einen dreistelligen. Und der McLaren F1 XP LM, den das Museum aus England rangekarrt hat, verließ gar zum allerersten Mal in seinem Autoleben das Werksgelände von McLaren. Diese Autos sind also alle neuwertig, da bemisst man andere Dinge. Und so setzte sich die Jury zusätzlich zu den Autoexperten aus bekannten Designern, Fotografen, Architekten, Modeschöpfern (Tomaso Trussardi war eigens mit dem leibhaftigen Hund aus seinem typischen Firmenlogo angereist) und auch Kindern zusammen. Damit es mal nicht nur nach Autoquartett-Fakten geht. Und man auch ein bisschen sieht, was denn den Leuten von heute und morgen wirklich gefällt. Das Publikum durfte auch wählen und hob zum Beispiel einen Porsche 996 GT2 aufs Treppchen. Und das zu Recht. Wie viele gibt es davon? Und wie schön sind die bitte? Die Kids waren ganz klar für Flügeltüren zu haben, am Ende eroberte ein Lamborghini Murcielago SV ihre Herzen.

In den Kategorien der Fachjury siegten ein Ferrari 812 Competizione, ein Porsche Carrera GT, ein Mercedes SLR McLaren, der McLaren F1 XP LM, ein spektakulärer Touring Superleggera Aero3 (für die längste Anreise auf Achse), ein Audi RS2 Avant (für den höchsten Kilometerstand) und als Best of Show ein Ferrari F40 Prototipo.

Mein Herz schlug übrigens für zwei 1993er Flachmänner: Der Bugatti EB 110 und der nicht unähnliche Jaguar XJ 220 (einer von nur 275 Stück) waren meine absoluten Favoriten. Besonders der flachflachflache Jaguar mit seinem 90er-Jahre-Interieur ist wirklich noch von Designern entwickelt und weniger von Technikern. Ja, der ultraaggressive Pagani Zonda R, der in jedem Videospiel mit seiner offenen Vierrohrauspuffanlage schon für manchen Unterwäschewechsel gesorgt hat, ist dem Jaguar natürlich in allem und jedem überlegen. Meilenweit überlegen. Aber diese Sprezzatura, diese unaufgeregte Schönheit und Klasse, die hat er halt nicht.

Was aber beide haben: keinen Preis gewonnen. Und da waren wir wieder bei der Frage, wer denn eigentlich der glücklichere Mensch ist – der arme oder der reiche? Ich arme Bratwurst hatte ein wundervolles Wochenende. Ich habe Wunderschönes gesehen, wurde von Hotelchefin Elisa Peroli



**Autos ab Baujahr 1990.
Villen bis Baujahr 1299.**



Oben: Po-Parade. Der des Publikumssiegers 996 GT2, und rechts der echte in Florenz von der Hotelterasse aus. Unten links: Tomaso Trussardi mit dem Hund aus dem Logo seines berühmten Modelabels. Und rechts Tomaso Senn mit der zauberhaften Öffentlichkeitsarbeits-Gang der Villa d'Este, die auch die Villa La Massa betreut

VILLA LA MASSA EXCELLENCE



Oben: Eine Jury angereichert mit Designern, Architekten, Fotografen und Modeschöpfern. Rechts: der einmalige Touring Superleggera Aero3 mit der einmaligen Lackierung. Da der Besitzer die Farbe selbst entwickelt hat, kann er auch getrost auf Achse mit dem Wagen anreisen. Er hat ja noch eine Sprühdose zu Hause

und dem angereisten Villa d'Este-Team köstlich unterhalten, habe akustisch Einmaliges hören dürfen, gespeist wie ein Fürst, zehre noch heute von den Bildern der Location und den Boliden. Aber wie fühlt man sich, wenn man einen (noch nie live gesehenen) Dallara Stradale, einen Pagani Zonda R für Unsummen anschafft, für viel Geld nach Florenz bringt, ihn ausstellt, das ganze Wochenende Panik hat, dass ein camparigeschüttelter Dorfjünglicher oder ein verwirrter Klimakleber über ein Tor klettern könnten um dem Schätzchen wahlweise Erbrochenes oder gar einen Farbeimer überzustülpen, nervös auf die Jury wartet, viele Fragen beantwortet und am Ende mit zwar vollen Taschen und Geldspeichern aber eben doch mit leeren Pokal-Händen da steht? ICH wäre beleidigt, würde ein Schüppchen ziehen und mit einem geharnischten „Menno“ trotzig mit dem Gucci-Loafer auf dem 800 Jahre alten Kiesweg aufstampfen.

F40 vs. F40 Prototyp

Noch schlimmer erging es wohl dem Piloten eines Ferrari F40 (noch mit dem schönen kleinen Roma-Kennzeichen). Es ist eigentlich ein No-Brainer, dass ein solcher Wagen in Italien prämiert wird. Aber dann war da eben ein (hoffentlich) Vater-Tochter-Gespann mit einem weiteren F40, der eben kein normaler war, sondern ein F40-Prototyp, vom ersten

Tag in privater Hand, da der Besitzer mit seiner Firma an der Entwicklung des Wagens beteiligt war. Gegen den gewannste dann eben nix. Was aber auch allen anderen so ging, da er in allen möglichen Kategorien die Pokale abgeräumt hat und auch Best of Show wurde. Ich hatte wieder feinen Wein und spektakuläre Opernsänger-Arien im „Atto die Vito Mollica“, der F40-Roma-Mann einfach ein langes Gesicht. Arm sein ist manchmal schon arg schön.

Das wurde mir dann bei einer Rauchpause während der Siegerehrung in einer belebten Gasse in Florenz nochmal so richtig bewusst. Einer der Teilnehmer des Events, der mir schon vorher ein paar mal durch seinen Style aufgefallen war, kam auch nach draußen und sagte, er braucht jetzt dringend eine Zigarette. Ein blendend aussehender Signore, um die 60, bester Maßanzug, beste Maßschuhe, beste Patek Philippe am Arm. Am Event nahm er gleich mit zwei Autos teil (Ferrari und Dallara). Klasse Typ einfach. Als Gegenleistung für die Kippe, wollte ich ein bisschen erfahren, was er denn wohl tagsüber so macht (oder gemacht hat). Eisbrecher wie immer die Uhr. „Tolle Uhr haben sie, fiel mir heute mittag schon auf!“ „Die? Ach, ich ärgere mich, dass ich dieses Zifferblatt genommen habe. Ein Freund von mir hat die mit grünem Zifferblatt zeitgleich gekauft, die ist jetzt eine Viertelmillion wert!“ Ihr merkt, Reiche-Leute-Probleme. Er kann



VILLA LA MASSA EXCELLENCE





Muckeliges Oktober-Wetter, tolles Essen, schöne Zeit. Und dann wurde der Pagani Zonda R gezündet und ließ ein Donnerwetter über die weitläufigen Parkanlagen hereinbrechen. So muss das

die immer noch blitzschöne Uhr nicht mehr genießen, weil er das schlechtere Geschäft gemacht hat. Und dabei hab ich ihm nicht mal gesagt, dass die grüne mittlerweile sogar nochmal teurer geworden ist ...

Ich frage weiter: „Und was machen Sie so tagsüber?“ „Ich bin mal am Comer See und mal in Mailand. Aber falls Sie beruflich meinen: ich habe unter anderem 25 Jahre lang für Momo die Lenkräder gefertigt. Also nicht bei Momo. Sondern FÜR Momo.“ Ah, ok, das erklärt ein bisschen, wieso der Mann zu Recht hier ist und ich zu Unrecht. Plötzlich geht ein Alarm in seinem Handy los. Er wird nervös. „Das ist der Alarm eines meiner Häuser!“ Er öffnet eine App und wischt leicht angespannt durch verschiedene Live-Kamera-Übertragungen seines Anwesens. Ich sehe einen Park, Terrassen, Nebengebäude, hohe Zäune, eindrucksvolle Tore, eine Villa und dann das Bild eines BMW i3 vor einem unscheinbaren Garagentor. „Jetzt bin ich beruhigt“, sagt der Herr. Äh, wie? Der wohlhabende Autosammler wollte nur sichergehen, dass sein i3 noch da ist? Was stimmt denn mit den Leuten nicht? „Der i3 ist meine Diebstahlsicherung. Ich hab eine große Tiefgarage unter dem Grundstück, wo meine Schätze geparkt sind. Und

die einzige Ausfahrt ist dieses kleine Garagentor. Und so lange der i3 davor steht, weiß ich, dass meine richtigen Autos auch noch da sein müssen. Den i3 hab ich nur symbolisch für das gute Gewissen den Nachbarn gegenüber und als Vorhängeschloss für die Garage gekauft. Ich fahr den gar nicht.“

So. Jetzt wissen wir es: Reiche Menschen haben einfach mehr. Von allem. Geld, Autos, Häuser, Ideen. Auch mehr Sorgen. Will ich tauschen? Weiß ich noch nicht. Ich muss wohl nochmal hin. 18. bis 20. Oktober 2024. Ihr findet mich an der Campari-Bar. Beim Überlegen, wie ich überhaupt tauschen könnte, wenn ich wollte ...

PS: Mr. Momo hat mir dann noch gestanden, dass er all diese Autos eigentlich gar nicht bräuchte, weil man sie eh nirgendwo fahren kann. „Diese riesigen Ferraris oder die unübersichtlichen Dallaras und Co.: Wo soll ich die denn hier auf den kleinen Sträßchen ausfahren? Das ergibt doch alles keinen Sinn. Wissen Sie was mein liebstes Auto ist: ein 964 RS. Der passt hier hin. Mit dem hab ich den meisten Spaß. Den Tipp hab ich von Walter Röhl. Kennen Sie den noch?“ **W**

KANNSTU DIR SCHENKEN

Das gilt zumindest für unsere weiblich ge- und belesenen Leserinnen. Die Herren sollten trotzdem aufmerksam sein, denn diese acht Damenuhren sind perfekte Geschenke für Eure Liebste, Eure Töchter oder einfach nur Eure feminine Seite. Und zwar nicht bloß zu Weihnachten, sondern genauso zum Geburtstag, Hochzeitstag oder Jahrestag. Oder einfach so.

Zusammengestellt von Nils Raulien

SEESCHAUM

Perlmutter kommt aus dem Meer. Es könnte also kaum naheliegender sein, ein Perlmutter-Zifferblatt in einer Taucheruhr zu verbauen. Gesagt, getan: Die 36,5-Millimeter-Version der Oris Aquis Date ist mit drei verschiedenen Perlmutter-Zifferblättern erhältlich. Am schönsten ist Seafoam Green. Dazu gibt's 300 Meter Wasserdichtigkeit und ein farblich passendes Kautschukband.

Oris Aquis Date 36,5 mm
www.oris.ch



HEISSBEGEHRT

Klassisch und zugleich en vogue sein? Für Rolex ist das kein Problem: Die Oyster Perpetual 36 mit dem türkisblauen Zifferblatt ist eines der begehrtesten 36-Millimeter-Modelle der Genfer Manufaktur. Die Farbe erinnert an das modische Tiffany-Blau. Zugleich ist die Oyster Perpetual eine der zurückhaltendsten und gestalterisch reduziertesten Uhren der Rolex-Kollektion.

Rolex Oyster Perpetual 36
www.rolex.de



DIGITAL

Die Casio G-Shock GMS5600PG-4 kombiniert den typischen G-Shock-Stil mit roségoldenen Details. Dafür wurde das Gehäuse, das 43,8 mal 38,4 Millimeter misst, in einem Ion-Plating-Verfahren mit Roségold beschichtet. Das Resin-Band ist cremefarben. Die Funktionsvielfalt der G-Shock ist gewohnt üppig und umfasst Stoppuhr, Alarm, Vollkalender und vieles mehr.

Casio G-Shock (GMS5600PG-4)
www.casio.de



GLAMOURÖS

2023 markiert das 40. Jubiläum der Panthère de Cartier. Die Uhr, die 2017 neu aufgelegt wurde, ist nicht nur eine glamouröse Ikone, sondern auch ausgesprochen vielseitig: Neben unterschiedlichen Materialien bietet Cartier seinen Klassiker in drei verschiedenen Größen an. Unser Favorit ist das klassische Midsize-Modell der Panthère mit 29 mal 37 Millimetern.

Cartier Panthère
www.cartier.de



MARITIM

Die Certina DS Action 34.5mm ist ein perfekter Diver für schmale Handgelenke. Trotz ihres schlanken Durchmessers von 34,5 Millimetern hat die DS Action eine authentische Toolwatch-Attitüde. Dazu passen die Wasserdichtigkeit von 300 Metern und die einseitig drehbare Lünette. Das ETA Powermatic 80 bietet eine Datumsanzeige und 80 Stunden Gangreserve.

Certina DS Action 34.5mm
www.certina.com



SÄCHSISCH NOIR

Nordic Noir? Nein, Sächsisch Noir: Die Nomos Ludwig 33 Noir präsentiert sich in einem sachlich-schwarzen Gewand – ganz ohne bunte Farben und Edelsteine. Die gelbgoldenen Zeiger bilden einen stimmigen Akzent zum mattschwarzen Zifferblatt des 33 Millimeter großen Zeitmessers. Im Inneren der Ludwig arbeitet das bewährte In-House-Kaliber Nomos Alpha mit Handaufzug.

Nomos Ludwig 33 (Ref. 226)
www.nomos-glashuette.com

DIAMANT

Keine Uhrenmanufaktur setzt das Konzept von „affordable luxury“ so gekonnt um wie Frederique Constant. Mit der Highlife Ladies macht die Manufaktur keine Ausnahme. Die ästhetische Integraluhr misst 34 Millimeter und ist in verschiedenen Varianten erhältlich - unter anderem mit einem gelbvergoldeten Gehäuse und einem weißen Zifferblatt mit acht Diamanten.

Frederique Constant Highlife Ladies
www.frederiqueconstant.com




LEGENDÄR

Kaum eine Fliegeruhr ist so legendär wie die Breitling Navitimer. Die 36-Millimeter-Variante der Armbanduhr kommt mit einem femininen Touch. Und der ist bestens dosiert: Die Navitimer 36 strahlt mit Elementen aus Roségold, Perlmutter oder Edelsteinen eine liebreizende Eleganz aus. Die historische DNA der Uhr bleibt erhalten - inklusive Rechenschieber und Perlenlunette.

Breitling Navitimer 36
www.breitling.com

ROADTRIP STILFSER JOCH





LANG UND KURVIG

Da sich der Audi R8 V10 und der Lamborghini Huracán dem Ende ihrer Reise nähern, ist es Zeit für eine letzte Fahrt.

TEXT Richard Meaden FOTOS Aston Parrott

ROADTRIP STILFSER JOCH

Es scheint, als würden wir das in letzter Zeit häufig tun. Abschied nehmen von Autos, die eine beeindruckende Präsenz in unserem Leben hatten. Dieses Mal läuten die Glocken nicht nur für den Audi R8 und den Lamborghini Huracán, sondern auch für den spektakulären V10-Saugmotor, der sie antreibt. Alle drei haben einen gebührenden Abschied verdient, aber wohin mit ihnen?

Es dauert nicht lange, bis wir unser Ziel gefunden haben: Italiens kurviger, 2.757 Meter hoher Stilfser Joch - der zweithöchsten Straße Europas und einem der bekanntesten Fahrziele der Welt. Ja, es gibt ruhigere Bergpässe mit weniger Verkehr, aber glauben Sie mir, es gibt nur wenige beeindruckende Orte, an die man mit dem Auto fahren kann. Als Platz, um zwei der am besten klingenden Autos zu feiern, die man für Geld kaufen kann, ist dieser 48 Kilometer lange Gebirgspass, komplett mit einer Treppe von Haarnadelkurven auf der einen Seite und einer Reihe von Lawinentunneln auf der anderen, schwer zu übertreffen.

Wir treffen uns am frühen Abend auf dem Gipfel. Beide Autos sehen herrlich deplatziert aus, wenn sie auf der Straße zwischen den verbeulten Subarus parken, die von den Einheimischen bevorzugt werden. Anstatt im nahegelegenen Bormio zu übernachten, wohnen wir in einem der kleinen Hotels auf dem Gipfel des berühmten Berges. So haben wir mehr Zeit zum Fotografieren und die ganze Reise bekommt einen Hauch von Abenteuer. Das bedeutet auch, dass wir früh zu Abend essen können, bevor wir versuchen, eines der wichtigsten Bilder der Reise zu machen - eine Langzeitbelichtung, die hoffentlich die Größe und das Spektakel dieser großartigen Straße einfängt.

DAS GEHEIMNIS DES STILFSER JOCH

Es ist eine wenig bekannte Tatsache, dass es eigentlich drei Stilfser Joch gibt. Die Version, welche die meisten Besucher sehen, ist der hochgelegene Themenpark, der von Tagesausflüglern, Radfahrern, Autos und Wohnmobilen besucht wird. Angesichts des schnell wechselnden Bergwetters ist es gut möglich, dass man auch sein Alter Ego zu Gesicht bekommt - das Stilfser Joch, das in wirbelnde Wolken und winterliches Wetter gehüllt ist und alle wieder in mildere Gegenden schickt. Doch erst, wenn die Dunkelheit hereinbricht und die Besucher nach Hause gegangen sind, offenbart sich das geheimnisvolle Stilfser Joch.

Fast stockdunkel und ohne Spuren anderer Leute ist die Atmosphäre auf dem Bergpass so unheimlich wie nirgendwo sonst. Vor allem dann, wenn man sich die Haarnadelkurven hinunterschlingelt, immer weiter hinab in die Dunkelheit, weit weg von Ortschaften, bis die Lichter auf dem Gipfel nur noch ein schwaches Flimmern sind.

Zum Glück habe ich Taylor als Begleitung. Wir fahren weiter, bis unsere Walkie-Talkies mit Parrotts verzerrtem Signal zum Anhalten knistern, bevor wir umdrehen und uns bereit machen, um unsere Auffahrt zu beginnen.

Auf Astons Signal geben wir gleichzeitig Gas, der Huracán liegt ein paar Autolängen vor dem R8, als wir uns auf den Weg zurück auf den Gipfel begeben. Anders als tagsüber, wo man an jeder Ecke damit rechnen muss, dass ein Auto, ein Motorrad, ein Radfahrer oder sogar ein Wohnmobil auf einen zukommt, sehen wir in der Dunkelheit den abfahrenden Verkehr schon von Weitem. Nicht, dass es um 22 Uhr an einem Dienstagabend noch welchen gäbe.

Wir bahnen uns den Weg hinauf, jede Haarnadel wird im ersten Gang genommen, bevor wir im zweiten Gang Vollgas geben und vielleicht kurz in den dritten Gang schalten, bevor wir für die nächste Serpentine wieder in den ersten zurückschalten. Der Huracán hört sich völlig unverschämt an, sein wildes Heulen erfüllt das Tal, bevor es von der großen Felswand der Nordseite zurückprallt. Deswegen sind wir hierhergekommen.

Die Dunkelheit und die Dezibel verwirren die Sinne, verstärken den Klang und fokussieren die Sicht auf das, was in den hellen Dolchen des Fernlichts erstarrt ist. Ohne den Vorteil, die Straße zu sehen, die sich zum Gipfel hinzieht, hängt das Gefühl für den eigenen Standort und das Vorankommen vom sich windenden Rhythmus der Straße ab. Er schafft eine hypnotische Kadenz. Eine, die das Gefühl für Zeit und Entfernung verzerrt, bis man sich einem gesteigerten Zustand der adrenalingetriebenen Trance nähert.

Bis wir Parrotts Platz auf einer der obersten Haarnadelkurven erreichen, sind wir völlig aus dem Häuschen. Glücklicherweise braucht er uns für einen weiteren Durchlauf, also drehen wir um und fahren wieder nach unten, bevor wir noch einmal nach oben stürmen. Abgesehen von einem Van, der uns passiert, während wir am Fuß des Passes warten, sehen wir die ganze Zeit über, kein anderes Fahrzeug. Die zweite Abfahrt ist sogar noch besser. Parrott sagt, er habe in seinem Leben noch nie etwas Derartiges gehört, und obwohl es verlockend ist, umzudrehen, um einen letzten Aufstieg für ein körniges, handgehaltenes iPhone-Video zu machen, beschließen wir alle, dass wir unser Glück für eine Nacht genug herausgefordert haben. Es ist eine der surrealsten und spektakulärsten Erfahrungen, die ich je gemacht habe und die ich nie vergessen werde.

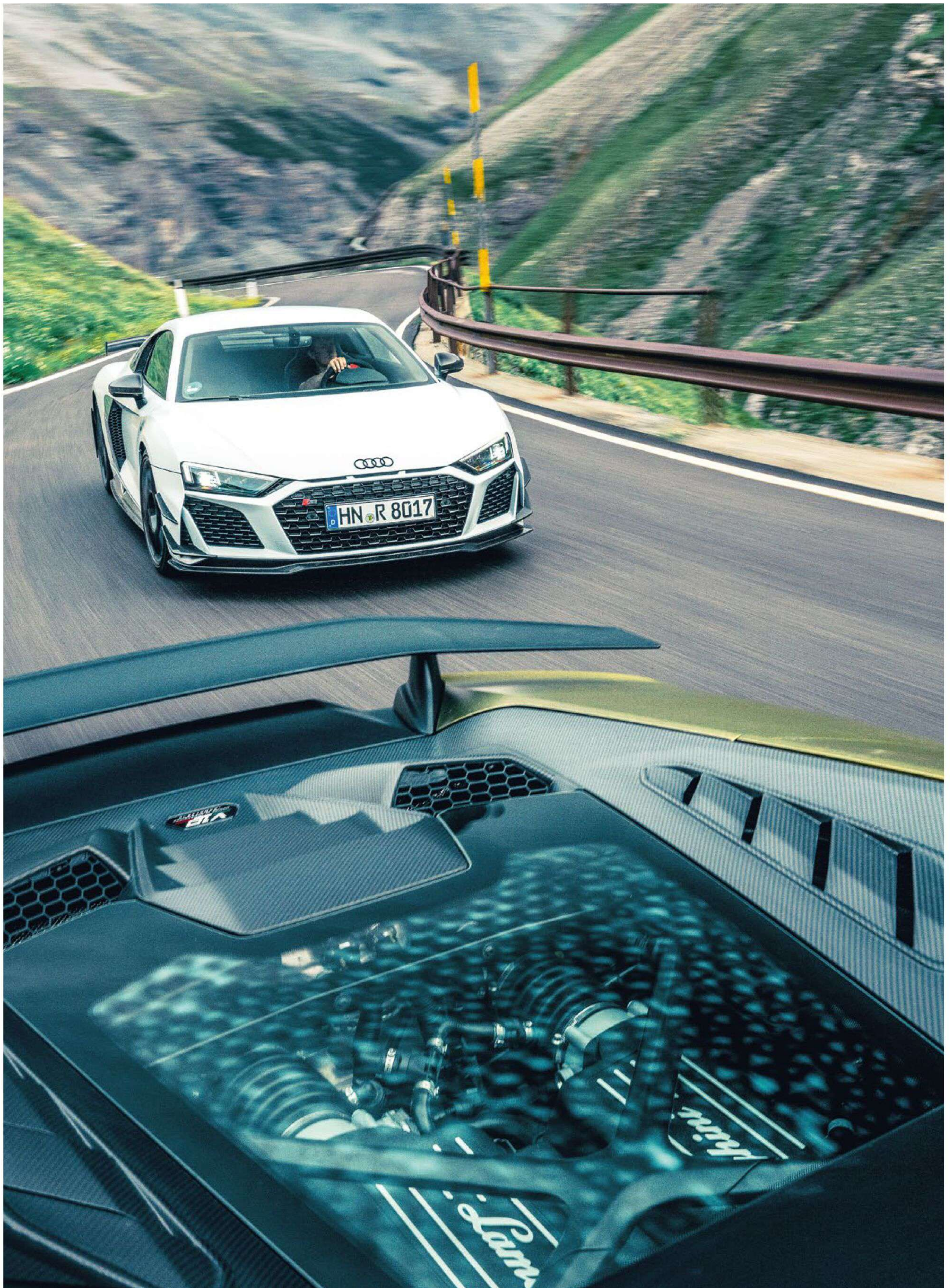
Das Auf- und Abfahren im Dunkeln mag ein unvergesslicher und unwiederholbarer Spaß sein, aber wir haben noch eine Menge Fahrerei und Fotografie vor uns. Glücklicherweise gibt es auf dem zweithöchsten Bergpass Europas nicht viel Nachtleben, also gehen wir alle ins Bett, damit wir am nächsten Morgen um halb Sieben starten können.



Der Gipfel ist belebt mit Radfahrern, Bikern und Touristen – wird aber gespenstisch still, sobald die Dunkelheit hereinbricht



ROADTRIP STILFSER JOCH



Die Morgendämmerung beleuchtet einen verlassenen, faszinierenden, vom Wetter gezeichneten Ort. Ohne das Leben und die Farben, die die Tagesbesucher hierhergebracht haben, ist es ein wenig trostlos, aber der Blick über das Tal ist majestätisch. Die kühle Morgenluft steht in starkem Kontrast zu den T-Shirt-Temperaturen, die wir am Nachmittag genießen werden, aber ihre Frische ist belebend im Vergleich zu der schwülen Sommerhitze und der Feuchtigkeit, durch die wir auf unserem Weg von Sant'Agata gefahren sind.

Man hat das Gefühl, dass die Hoteliers, Skifahrer und Radfahrer, die hier oben leben und für die Sommersaison trainieren, schwer zu beeindrucken sind, aber der Anblick des Huracán und des R8 erregt genauso viel Aufsehen wie die hart gesottenen Seelen in Südtirol. Es ist völlig klar, warum wir hier sind, aber niemand scheint sich an der Anwesenheit dieser lauten Maschinen zu stören, selbst wenn ihre offen geblasenen Auspuffrohre die morgendliche Ruhe stören.

Bevor wir auf die Fahrerlebnisse eingehen, lohnt es sich, die technischen Daten zu vergleichen. Im Gegensatz zu den frühen Gallardos, die von Lamborghinis eigenem 5-Liter-V10-Motor angetrieben wurden, der nichts mit Ingolstadt zu tun hatte, verwendet der Huracán den gleichen 5,2-Liter-V10-Motor von Audi, der auch im Heck des R8 verbaut ist. Zu diesem Zeitpunkt erhielten beide Fahrzeuge auch eine gemeinsame Plattform, ein gemeinsames Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und eine elektrische Servolenkung sowie weitere wichtige Änderungen an der Hardware und der elektronischen Architektur.



Es überrascht nicht, dass sich dadurch der Charakter beider Autos deutlich verändert hat. Zumindest anfangs nicht zum Besseren, aber nach und nach gelang es sowohl Lamborghini als auch Audi, das gemeinsam entwickelte Paket zu verbessern und in eine Richtung zu lenken, die ihren unterschiedlichen Kundenwünschen am besten entspricht. Jetzt, wo beide das Ende ihres Weges erreichen, wurden die Ecken und Kanten geglättet, das Fahrgefühl verbessert und der Antrieb optimiert, so wie es sich für Autos gehört, die von Ingenieurteams, die nichts auf dem Tisch liegen lassen wollen, bis ins kleinste Detail optimiert wurden.

Der R8 GT ist wohl der lamboartigste aller R8, aber er ist dem Tecnica in puncto Leistung immer noch unterlegen: 619 PS und 557 Nm im Vergleich zu 640 PS und 565 Nm. Ironischerweise ist das Leistungsdefizit des Audi auf die Abgasgesetzgebung zurückzuführen und nicht auf die interne Politik von VW. Lamborghinis Produktionsvolumen von weniger als 10.000 Fahrzeugen pro Jahr verschafft den Italienern bestimmte Ausnahmeregelungen für Emissionen, die Audi verwehrt sind, was bedeutet, dass der Huracán relativ ungehindert produziert werden kann, während der R8 sich mit Partikelfiltern und einem weniger aggressiven Kraftstoff- und Zündmanagement an die Vorgaben halten muss.

Der R8 GT ist wohl der lamboartigste aller R8.

ROADTRIP STILFSEER JOCH



Gewichtsmäßig sind beide Autos bestens aufgestellt, was vor allem daran liegt, dass beide ihren Allradantrieb abgeschafft haben. Da Audi das Leergewicht (1.570 kg) und Lamborghini das Trockengewicht (1.379 kg) angibt, ist es schwer, vergleichbare Zahlen zu bekommen, aber weil beide Autos so viel gemeinsam haben und keines der beiden in Bezug auf Leichtbaukomponenten bis zum Äußersten gegangen ist, dürfte es hinsichtlich der Masse wahrscheinlich nicht viel Unterschied geben.

Beide sind extrem schnell – 0-100 km/h in weniger als 3,5 Sekunden, und Höchstgeschwindigkeiten, die nur wenige km/h auseinanderliegen (der Audi knapp unter 320 km/h, der Lambo knapp darüber) – aber keiner von beiden hat die Flexibilität im mittleren Drehzahlbereich moderner Turbo-Lader oder Turbo-Hybrid-Rivalen. Andererseits kann keiner von ihnen mit dem großartigen Ansprechverhalten oder dem fabelhaften Crescendo dieses großartigen V10 mithalten. Die Geschwindigkeit mag die Essenz sein, aber der Klang ist definitiv die Emotion.

Nur wenige Autos haben ein Design, das ihren Charakter besser zum Ausdruck bringt als das dieser beiden Autos. Der Audi ist eindeutig vom Motorsport beeinflusst, denn seine

Form und das handwerkliche Aero-Paket erinnern an den erfolgreichen GT3, während der Tecnica zwar spektakulär ist, aber das Straßenrennen seinem wilder aussehenden STO-Stallgefährten überlässt. Man kann ihn als den GT3 Touring von Lambo bezeichnen. Zusammen sind sie ein Monument für die Ressourcen, den Ehrgeiz und die Beherrschung der Volkswagen-Kunst des Plattformteilens.

DER AUDI IST ZÄHMER. EIN WENIG

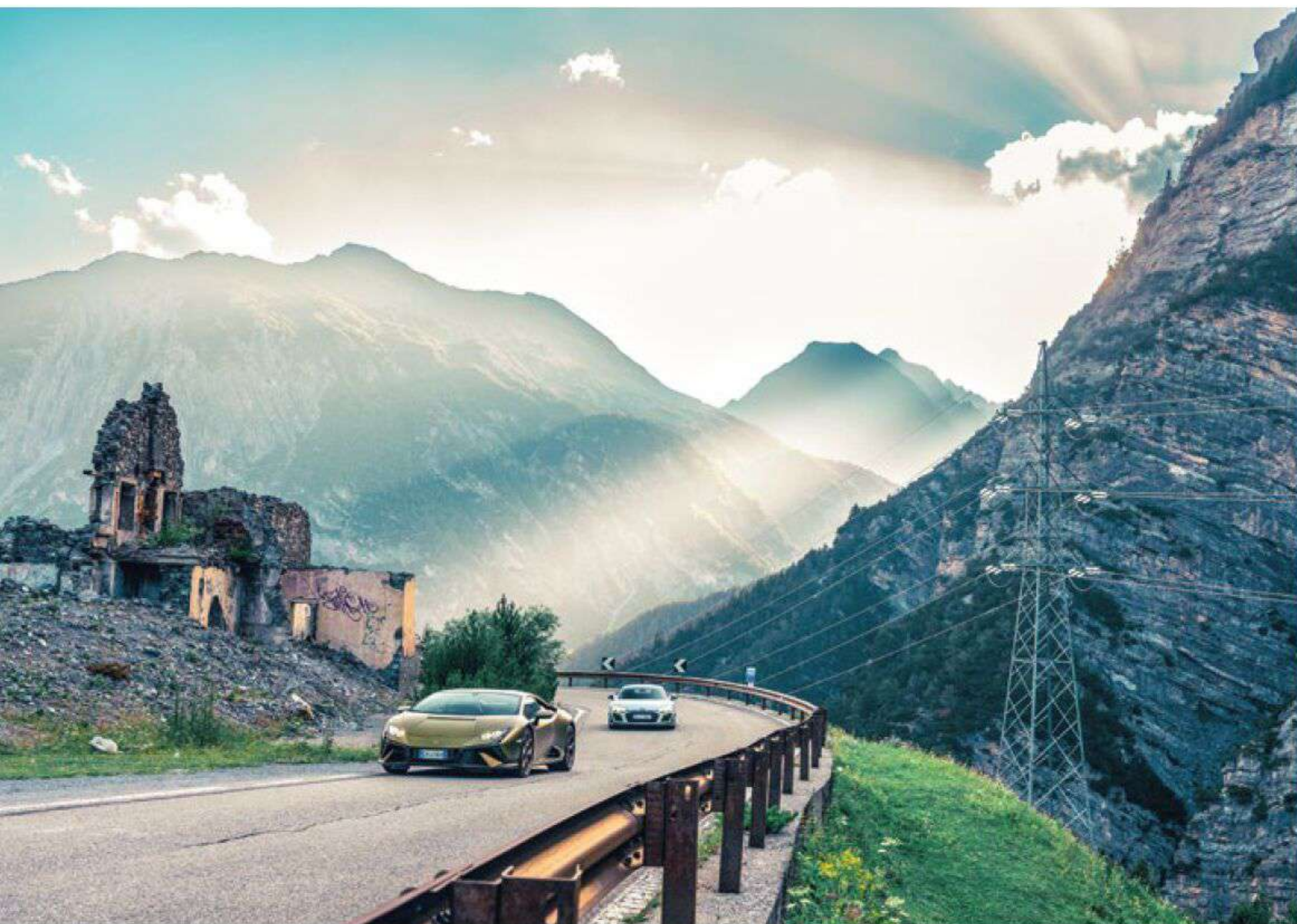
Nachdem wir den größten Teil des ersten Tages im Cockpit des Huracán verbracht haben, ist es ein echter Kulturschock, den zweiten im R8 zu beginnen. Er ist geräumiger, ruhiger und wesentlich komfortabler. Was ihm an Theater fehlt, macht er durch seine Benutzerfreundlichkeit wieder wett.

Wenn man den Motor startet, bleibt dieses Gefühl der Zurückhaltung bestehen, selbst wenn der V10 im Leerlauf überschwänglich trällert, während er sich aufwärmt. Die Schaltwippen – genauer gesagt, die rechteckigen Knöpfe – sind ein wenig zaghaft, aber sie bedienen ein Getriebe, das sich schärfer und reaktionsfreudiger anfühlt als das anderer R8s.

Unser Testwagen ist mit dem optionalen, manuell einstellbaren Gewindefahrwerk des GT ausgestattet. Im Ver-



ROADTRIP STILFSER JOCH



gleich zu den modernen adaptiven Dämpfern ist das zwar altmodisch, aber es hat etwas erfrischend Selbstbewusstes an einem Auto, das so ist, wie es ist, und das tut, was es tut, ohne dass man zwischen den Modi umschalten muss. Wie bei allen R8s ist die Lenkung ruhig. Das macht die Serpentina des Stilfser Jochs zu einer größeren Herausforderung als die des ultradirekten Huracán, der wie von einem Laser gesteuert in die Haarnadelkurven hineinfährt. Der Audi hat auch nicht so viel Biss an der Vorderachse, sodass man in den engsten Kurven, in denen der Tecnica immer wieder einlenkt, eher das Gefühl hat, dass die Nase weit nach außen gedrückt wird.

Beide Autos heben in den steilsten Kurven die inneren Räder an, wobei ein kurzes Durchdrehen der Räder das ESP auslöst, bevor beide Hinterreifen wieder festen Boden unter den Füßen haben. Komischerweise würden sowohl der R8 als auch der Huracán auf der steilen, verwinkelten Nordanfahrt von einem Allradantrieb profitieren, aber das behalten wir lieber für uns. Beide Autos haben scharfe Bremsen, wobei die des Lambo am schwierigsten zu dosieren sind. Das Gute daran ist, dass beide nicht im Geringsten unter Fading leiden und die Pedale selbst bei extremer Beanspruchung fest und vertrauenswürdig bleiben.

Auf der Westseite des Stilfser Jochs, hinunter in Richtung Bormio, wird die Straße allmählich griffiger, schlängelt sich in charakteristischem Stil die steilsten Abschnitte hinunter, bevor sie einen direkteren Weg einschlägt. Offene Tunnel bieten Schutz vor Lawinen und herabstürzenden Felsen und ermöglichen es uns außerdem, unsere V10 noch mehr zu genießen. Der R8 klingt fabelhaft – geschmeidig, kultiviert und teuer – aber er kann nicht mit dem Huracán mithalten, der den Audi in Dezibel ertränkt und ihn dann mit Schussgeräuschen und Knallen beim Gaswegnehmen bombardiert.

Dies ist ein wilder Ort, wenn er es will.

Im Großen und Ganzen klingt der Huracán so, wie er sich fährt, und liefert seine Leistung auf eine explosivere und direktere Weise ab. Auf warmen, trockenen Straßen kann man sich an den schärferen Reaktionen und aggressiveren Richtungswechseln erfreuen und das Gaspedal so lange durchtreten, bis die Hinterreifen den Grip verlieren. Die Kanten des Audi sind weicher und folglich weniger aufregend, aber wenn das Wetter umschlägt, kommt der R8 voll zur Geltung. Und es ändert sich.

EIN STURM ZIEHT AUF

Man sieht die Stürme heranziehen, lange bevor sie loslegen. Schon aus der Ferne sind sie dunkel und böse, die Wolken, die über den fernen Gipfeln kreisen und in böser Absicht durch die Täler ziehen. Die meisten schleichen harmlos vorbei, aber einige schlagen hart und schnell zu. Ranken von Wolken halten sich an den Felsen fest, als ob sie die Wucht des Wetters auf den Gipfel ziehen wollten. Wenige Augenblicke später heult der Wind und treibt den Regen und Hagel mit solcher Wucht nach oben, dass er über die Gipfel hinwegfegt. Dies ist ein wilder Ort, wenn er es will.

Nachdem wir das aufkommende Unwetter gesehen haben, haben wir uns entschieden, es zu umfahren, und uns in die ausgezeichnete Tibet-Hütte begeben, um uns etwas wohlverdienten Kuchen und Kaffee zu gönnen. Wenn Sie eine Tour über das Stilfser Joch planen, sollten Sie die Hütte unbedingt ausprobieren.





ROADTRIP STILFSEER JOCH

Eine halbe Stunde später bietet sich uns ein ganz anderes Bild. Das Gewitter ist durchgezogen und hat den Berg durchnässt und so kalt zurückgelassen, dass wir nach unseren Jacken greifen müssen. Wassermassen plätschern über die Haarnadelkurven und Hagel liegt zentimetertief an den Straßenrändern. Die Radfahrer, die Schutz gesucht haben, tauchen jetzt wieder auf. Sie wollen den exponierten Gipfel verlassen und in die Täler unter ihnen fahren, aber sie trauen sich nicht, sich mit ihren schmalen Reifen auf den rutschigen Asphalt einzulassen.

Der regenbedingte Exodus hat seine Vorteile, denn da viel weniger Radfahrer, Motorradfahrer und Autos unterwegs sind, bietet sich uns die perfekte Gelegenheit, ein paar Actionfotos im Audi zu machen. Das ist ein guter Grund, den Torque Rear-Modus zu nutzen, mit dem man den Driftwinkel mit einer gewissen elektronischen Sicherheit einstellen kann. Er ist wirklich unheimlich gut darin, den R8 unter Leistung zu drehen und dann in einem beträchtlichen Winkel zu rutschen, wenn man genug Gas gibt, damit es sich ganz natürlich und unter Kontrolle anfühlt.

Es ist eine Erinnerung daran, dass der Audi sich nicht nur austoben kann, wenn er die Chance dazu hat, sondern dass er dies auch mit makelloser Gelassenheit und Präzision tun kann. In der Vergangenheit hat sich der R8 mit Allradantrieb überzeugender angefühlt als die RWD-Modelle – und seltsamerweise war er auch besser im Drift –, daher ist es sowohl erfreulich als auch ein wenig traurig, dass Audi das Handling des Zweiradantriebs endlich in den Griff bekommen hat. Er fühlt sich auf jeden Fall besser und vertrauenserweckender an als der Lambo, der den Preis für seine Fähigkeiten auf trockener Straße mit einem spitzeren Fahrverhalten im Regen bezahlt. Das liegt zum Teil an den Michelin-Reifen des Audis und den Bridgestones des Lamborghini, aber auch an den Unterschieden in der Kalibrierung der Drosselklappen und der Stabilitätskontrolle.

ABSCHIED FÜR IMMER

Nachdem wir die letzten Bilder eingefangen und beide Autos ausgiebig erkundet und genossen haben, bringen Taylor und ich den R8 und den Huracán schweren Herzens bergab und fahren zurück nach Ingolstadt und Sant'Agata. Wir sind erst seit zwei Tagen in den Bergen und dennoch fühlt es sich beunruhigend an, in die Hektik des Lebens unter den Wolken hinabzusteigen. Als wir den Gipfel verlassen, sind es kühle 9 Grad. Als Parrott und ich am Nachmittag in Sant'Agata bei



Lamborghini ankommen, zeigt die Temperaturanzeige des Huracán 42 Grad an.

Das Wissen, dass diese beiden Autos bald ausgedient haben, ist ebenso beunruhigend. Beide sind so gut, dass es unvorstellbar ist, dass sie ausgemustert werden, zumal sie nur einen verschwindend geringen Einfluss auf die weltweiten Kohlenstoffemissionen haben. Doch genau an diesem Punkt befinden wir uns.

Bis zuletzt hat der R8 seine coole Art bewahrt. Ihm fehlen das raue Temperament und die messerscharfen Reaktionen des Huracán, er bevorzugt einen gemesseneren und überlegteren Ansatz, um den Supersportwagenanspruch zu erfüllen. Für einige bedeutet dies, dass der GT eine verpasste Gelegenheit ist, Audi ging nicht weit genug, während es die Chance hatte. Aber wenn man genug Zeit mit ihm verbringt, wird man die verborgenen Tiefen der Fähigkeiten des GT entdecken, die ihn über alle früheren Versionen erheben. Es ist ein brillant ausgeführtes Auto, das die Geschichte des R8 stilvoll zu Ende bringt. Ein batteriebetriebener Nachfolger ist wenig attraktiv.

Wenn der R8 GT ein Punkt ist, ist der Huracán Tecnica ein schreiendes Ausrufezeichen. Nur wenige Autos, egal zu welchem Preis, sind aufregender, und kein moderner Lamborghini hat sich als geschickter erwiesen, wenn es darum geht, ein Erlebnis zu bieten, das den Extrovertierten anspricht und den Puristen zufriedenstellt. Sein Nachfolger wird voraussichtlich einen neuen V8-Doppelturbomotor mit Hybridantrieb haben. Natürlich wird er leistungsstärker sein, aber der Geschwindigkeitszuwachs ist ein schlechter Tausch, wenn er auf Kosten eines der großartigsten Sounds von Verbrennungsmotoren geht. Wir werden sie vermissen, wenn sie nicht mehr da sind. Aber solange sie noch da sind, gibt es keinen besseren Weg, sich an ihnen zu erfreuen, als nach Italien zu fahren und sie ein letztes Mal schreien zu lassen. **W**



AUDI R8 V10 GT RWD

Motor: V10, 5.204 ccm **Leistung:** 619 PS bei 8.000 U/min
Drehmoment: 557 Nm bei 6.400 U/min **Gewicht:** 1.570 kg
0-100 km/h: 3,4 s **Vmax:** 320 km/h **Grundpreis:** 233.000 €



LAMBORGHINI HURACÁN TECNICA

Motor: V10, 5.204 ccm **Leistung:** 640 PS bei 8.000 U/min
Drehmoment: 565 Nm bei 6.500 U/min **Gewicht:** 1.379 kg
0-100 km/h: 3,2 s **Vmax:** 325 km/h **Grundpreis:** 253.000 €

**BMW
R 1300 GS**



NEXT LEVEL

Die neue BMW R 1300 GS ist größer, stärker, digitaler als das Vorgängermodell – und natürlich als die erste G/S. Schlecht? Auf gar keinen Fall.

TEXT Fabian Hoberg FOTOS BMW

BMW R 1300 GS



Was war das für ein Ritt. Im Januar 1981, als Hubert Auriol mit nem dicken Eimer durch die Wüste hämmerte. Kein leichter Einzylinder, sondern ein dampfhämmernder Boxermotor bollerte unter seiner Sitzbank durch den Sand und über Dünen. Mit der BMW R 80 G/S gewinnt er die Paris-Dakar und schreibt Geschichte - und beweist, dass die Gummikuh harte Touren aushält. Fünf weitere Siege mit der G/S folgen.

Diesen hart erarbeiteten Ruf hat sich das Motorrad erhalten, bis heute sogar noch gefestigt. Nun hat BMW eine neue Maschine auf die Räder gestellt, pünktlich zum 100. Geburtstag von BMW Motorrad. Seit Jahrzehnten zählt die BMW GS zum weltweit meistverkauften Motorrad über 500 ccm. Die große Reiseenduro genießt bei Motorradfans einen ähnlichen Kultstatus wie ein Porsche 911 bei Autofans. Auch wenn die neue GS deutlich schwerer, stärker, digitaler und komfortabler ist als das Ur-Modell - die Gene der ersten Maschine trägt sie immer noch in sich.

Da ist der Zweizylinder-Boxermotor. Statt 800 ccm fasst der nun 1.300 ccm, statt 50 PS leistet das Triebwerk nun 149 PS. Zum Vorgänger R 1250 GS setzt der Motor auf ein neues Motorgehäuse mit einer Halbtrockensumpf-Schmierung. Das soll bei hohen Drehzahlen Schaumbildung minimieren und für eine bessere Schmierung sorgen. Um die gesteigerte Leistung vollgasfest zu konzipieren, setzt die neue GS statt auf eine primäre Luftkühlung der Zylinder auf eine Flüssigkeitskühlung. Kurzfristige Leistung ist eben nicht alles, das Ding soll lange halten. Praktisch für den Ritt durch Sand oder über Landstraßen: das üppige Drehmoment von 149 Nm Drehmoment bei 6.500 U/min. Damit ist er der leistungsstärkste Boxermotor aller Zeiten. Wer den Hahn voll aufreißt, muss nur 3,4 Sekunden die Luft anhalten, bis Tempo 100 anliegt, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h. Sollte auf den meisten Straßen dieser Welt reichen.

Wir hören die Nörgler: viel zu dick, viel zu schwer. Ja, ist sie. Von weitem betrachtet. Die rund 250 Kilogramm lassen sich nicht wegdiskutieren. Zumindest, wenn der Bock im Sand auf einem liegt. Aber soweit muss es erst mal kommen. Denn

Der Fahrer stößt an seine Grenzen, nicht die Maschine.

GS-fahren bleibt auch in der neuen Generation wie Fahrrad fahren: Aufsteigen, Kombi zurechtrücken und los geht's.

Bequem ist die Sitzbank, der Lenker passt auf Anhieb. Der Funkschlüssel bleibt in der Jackentasche, über den Knopf am rechten Griff erwacht die GS zum Leben, das 6,5-Zoll-TFT-Display blinkt kurz durch. Startknopf drücken und der Boxer schüttelt sich wie eh und je, verfällt nach wenigen Sekunden in ein wohliges Schnurren. Soweit bekannt.

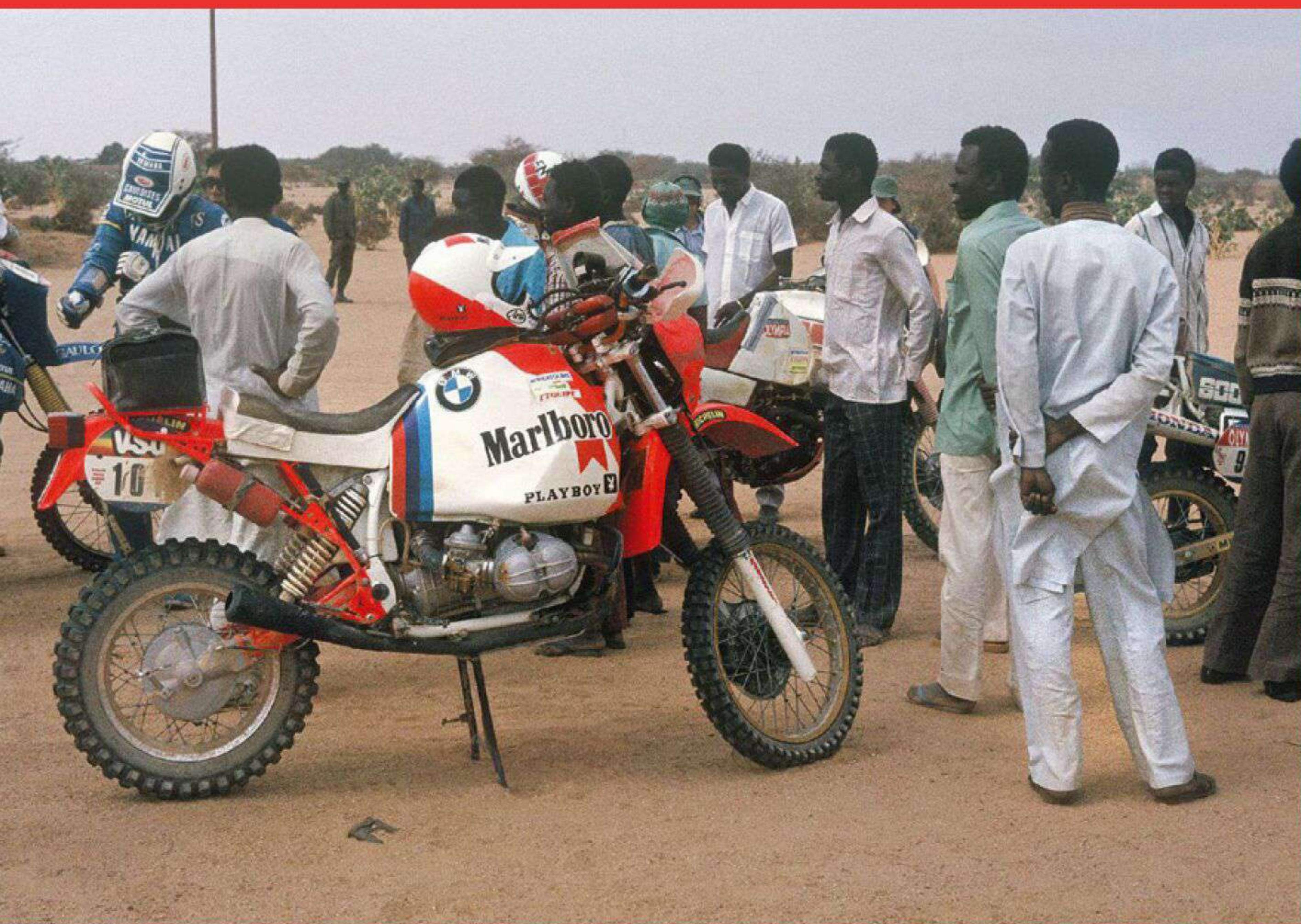
HECK-RADAR

Kurz über die Mode-Taste am rechten Griff das Fahrprogramm Road (von Rain, Eco, Enduro und Enduro+ optional) auswählen, den linken Fuß sanft nach unten drücken und Kupplung kommen lassen. Kurz hebt sich die GS aus den Federn, lässt bei aufgerissenem Hahn leise die acht Ventile schnattern. Was ein wohliges Geräusch unterm Helm. Zack, liegt der zweite, dritte, vierte und fünfte Gang an, auch ohne zu heizen. Drehmoment ist bei Reiseenduros alles. Gemütlich wedelt die GS durch Kurven, verträgt mehr Schräglage als die meisten Fahrer sich zutrauen (den Autor eingeschlossen, der alte Schisser). Das Gewicht scheint nach den ersten Kilometern wie weggeblasen, als hätte die BMW bei jedem Schaltvorgang gefühlt zehn Kilo abgenommen. Hat sie natürlich nicht. Aber die Power und vor allem das Fahrwerk lassen die Fettleibigkeit dahinschmelzen.

Ja, das Fahrwerk, das hat es in sich, bügelt jeden Kieselstein weg, gleicht Bodenwellen und Unebenheiten lässig und verdammt schnell aus. In Schräglagen folgt sie der anvisierten Linie fast automatisch und muss nicht ständig korrigiert werden. Auf der Autobahn spurt die GS stur ihre Bahn ab. Evo-Telelever an der Vordergabel und der neue Evo Paralever



HISTORIE



BMW schlittert 1979 mit seinen gediegenen Motorrädern in eine Absatzkrise. Neue Ideen und neue Produkte müssen schnell her - ohne lange Entwicklungsarbeit. Ein paar Ingenieure haben schon Jahre vorher eine Geländesportmaschine als Prototyp auf Basis der R 80/7 entwickelt, den „roten Teufel“. Mit dieser Geländemaschine fahren sie Rennen. Die Ingenieure bieten ihre Idee der Geschäftsleitung an, rüsten das Motorrad für die Straße um, nennen es G für Gelände und S für Straße, also G/S. 1980 stellt BMW die neue Maschine vor - und keiner ahnt, was sich daraus entwickelt.

Dabei ist die Idee nicht neu: Seit Mitte der 1950er-Jahren verkauft Triumph sein Zweizylinder-Modell TR6 Trophy. Die Maschine mit längeren Federwegen, Stollenreifen und hochgelegter Auspuffanlage fährt

Steve McQueen im Film „The Great Escape“ (Gesprengte Ketten). Dennoch begründet erst die G/S das Segment der Reiseenduros, überzeugt sie mit langen Federwegen, Kardanantrieb, Einarmschwinge, großen Rädern, großem Tank und viel Bodenfreiheit. Dazu bietet die G/S Platz für zwei Personen und/oder viel Gepäck und ausreichend Fahrkomfort. Damit lanciert es zum idealen Touring-Bike.

Über 40 Jahre nach der Premiere der R 80 G/S setzt BMW immer noch auf einen Zweizylinder-Boxermotor. Nur, dass der nicht mehr 800 Kubikzentimeter misst und 50 PS leistet, sondern 1.300 ccm und 145 PS. Auch sonst hat sich in den vergangenen vier Jahrzehnten viel getan.

Nachfolgerin der R 80 G/S werden ab 1987 die immer noch luftgekühlten R 80 GS und R 100 GS mit mehr Hubraum und mehr Leistung sowie stärkeren Bremsen. Wichtigste Neuerung ist jedoch die sogenannte Paralever-Hinterradaufhängung. Diese Doppelgelenkschwinge verhindert das Verhärten der Federung am Heck beim starken Beschleunigen und damit den „Fahrstuhleffekt“.

1993 stellt BMW aufgrund strengerer Abgasregelungen auf Vierventil-Technik um. Die luft-ölgelkühlte R 1100 GS leistet nun 80 PS, bietet ABS, einen höhenverstellbaren Sitz, ein zentral angeordnetes Federbein, eine vordere Telelever-Aufhängung, wiegt aber auch stolze 243 Kilogramm. Einzig die R 100 GS Paris-Dakar bleibt als Zweiventiler bis 1996 im Programm.



am Heck sorgen für präzises Lenken und Fahrstabilität. Eine neue Generation des elektronisch gesteuerten Fahrwerks DSA mit je zwei Federn pro Federbein variiert innerhalb weniger Millisekunden automatisch Dämpfung und Feder Vorspannung in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus Road oder Dynamic. Selbst im leichten Gelände kommt die GS Adventure gut durch Schotter und Sand. Es ist immer der Fahrer, der an seine Grenzen stößt, nicht die Maschine. Die GS sucht sich ihre Fahrspur von selbst. Für härte Offroad-Strecken können Enduristen eine sportlicher-straßere Abstimmung inklusive 20 Millimeter mehr Federweg wählen.

Bei den Assistenzsystemen legt BMW nach, um den Bock sicherer zu machen. Das kurventaugliche ABS Pro zählt zur Serie wie auch eine Berganfahrhilfe, dynamische Traktionskontrolle und der dynamische Bremsassistent. Optional gibt es den adaptiven Tempomat und Totwinkel-Assistent mit Heck-Radar. Der nur 1,64 Meter große Hubert Auriol hätte es bestellt: höhenverstellbares, adaptives Fahrwerk. Damit fährt die GS innerhalb von 1,5 Sekunden hoch und innerhalb drei Sekunden bei unter 50 km/h wieder runter.

Dann, natürlich mit Straßenreifen, einfach mal auf Dynamic oder Dynamic Pro umstellen, das Display auf „Sport“ ändern und tief durchatmen. Auf zum Sportlerjagen auf Landstraßen. Ja, genau, die flachen, leichten und vollverkleideten Joghurtbecher. Denn die GS dreht willig bis zu 9.000 Touren hoch, massiert mit ihren Vibrationen leicht die Innenschenkel und zieht sich eine Kurve nach der anderen rein. Gierig, aber nicht hektisch, sondern flüssig, wie Walter Röhrl damals die Kurven auf dem Pikes Peak in Arizona. Es gleicht einem Tanz auf der Straße, bei dem die GS führt und der Pilot einfach mitgeht.

Kritik? Mmh, nicht wirklich bei Antrieb und Fahrwerk, auch nicht bei der Ergonomie. Klar, der Preis ist mit mindestens 19.100 Euro heftig, die GS Trophy kostet 19.930 Euro, die

Triple Black 19.905 Euro und die Option 719 genau 21.840 Euro. Die drei Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen in den Farben und Ausstattungen. Als Option bietet BMW ein elektrisches Windschild. Puristen werden jetzt sagen: braucht kein Mensch. Recht haben sie. Dennoch ist das ziemlich cool. In der Stadt bleibt der Windschild unten, fegt dem Fahrer eine schöne Brise um die Nase. Erst auf Landstraßen oder Autobahnetappen fährt der Schild nach oben und nimmt ordentlich Druck von Brust und Helm. Das entspannt den Fahrer. Wirklich. Die hellen auffälligen LED-Scheinwerfer gibt es mit 21 LED oder 47 LED inklusive Kurvenlicht. Klar kann man über beheizbare Griffe, Sitzbank für Fahrer und Sozius streiten, ebenso wie über ein beleuchtetes Topcase mit USB-Anschluss. Braucht man alles nicht. Aber es ist wie beim Camping: Haben ist besser als brauchen.

Vollvollvoll ausgestattet knackt die GS locker die 30.000-Euro-Marke. Bei einem Durchschnittsalter von 19,1 Jahren bei Motorrädern in Deutschland lässt sich das noch verschmerzen. Was aber nervt, ist die überfrachtete Menüführung im Display und die Dreh-Drück-Regler und Tasten am Lenker. Besitzer sollten vor der ersten Fahrt die Verstellmöglichkeiten ausgiebig ausprobieren – während der Fahrt lenkt das nur ab.

Das war damals bei Hubert Auriol einfacher. Der musste nur irgendwie sein Roadbook auf dem Lenker vorspulen um zum Sieg zu fahren. Ist aber auch über 40 Jahre her. **W**

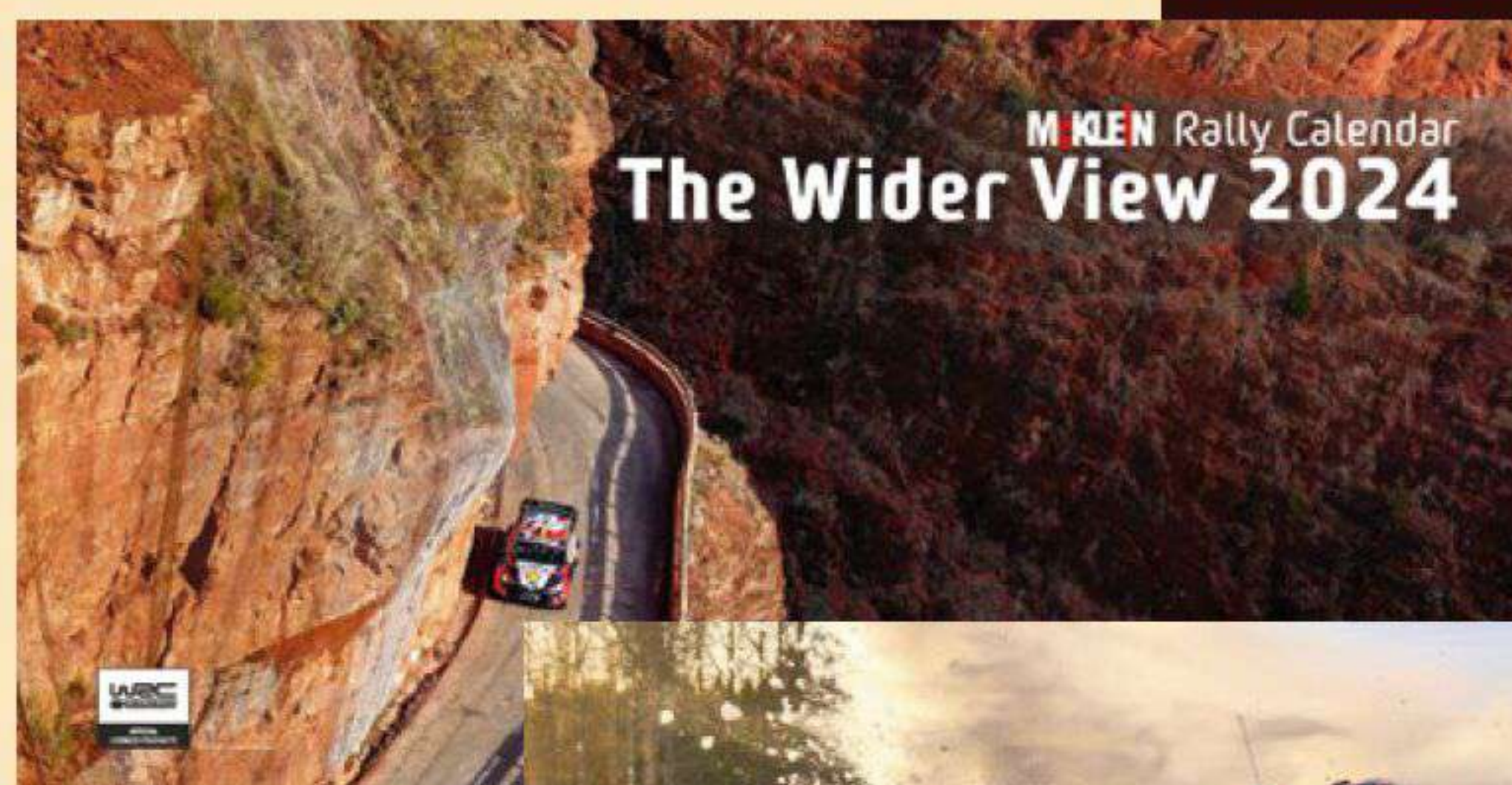
Technische Daten

Motor: 2 Zylinder, Boxer, 1300 ccm Hubraum, 107 kW/145 PS bei 7.750/min, max. Drehmoment 149 bei 6.500 U/min, Leergewicht 237 kg, Fahrleistung: 0-100 km/h in 3,4 s, Vmax 225 km/h, Preis: ab 19.100 Euro

PRINT IST SEXY

Fotobücher, Kalender, Magazine. Alles Dinge, die auf Papier gehören. Wenn sie gut sind. Für Schlimmes gibt es das Internet. Hier die besten gedruckten Neuerscheinungen in großen Formaten für Menschen mit Format.

Zusammengestellt vom Bücherwurm Thomas Senn

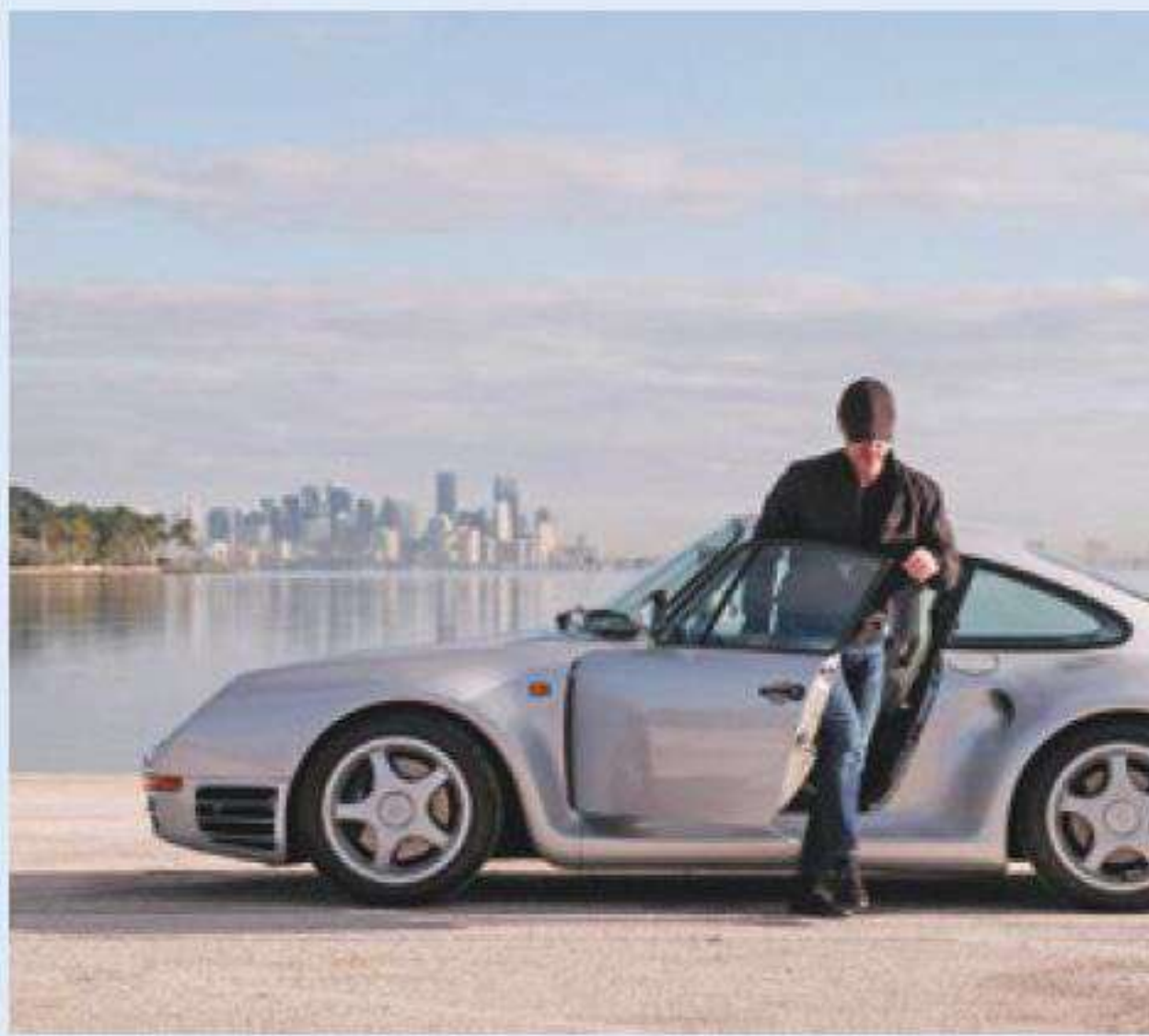


THE WIDER VIEW

Ein Klassiker in jedem Jahr. Der 16:9-Kalender von McKlein mit den spektakulärsten Szenen aus der Rallye-Weltmeisterschaft 2023. Mit Kalendarium für 2024. Allein dieser offizielle WRC-Kalender ist ein Paradebeispiel dafür, dass Print niemals sterben wird. Diese tollen Details und Szenarien kann man auf einem Monitor maximal erahnen, aber nicht genießen. 25 Motive im beeindruckenden Panorama-Format von fast einem Meter Breite. So wide, so gut.



McKlein Rallye-Kalender The Wider View 2024
www.rallyandracing.com



BART KUYKENS

Für die Kleinsparer unter uns, die sich den siebenbändigen Zyklus „A Flat 6 Love Affair“ nicht am Stück leisten konnten: Mit 400 Fotos auf 232 Seiten ist ein „Best of“ entstanden, die der Belgier Bart Kuykens mit seinen Leicas und Hasselblads auf der ganzen Welt abgelichtet hat. Immer schwarz weiß. Immer ein 911. Und immer der Mensch, dem der 911 gehört. Love Affair kommt ja nicht von ungefähr. Fürs Dallmayr-Prodromo-Tischchen. Schon vorbestellbar: sein neues Buch in Farbe :kreisch:

Essential Love Affair, Early Colour
www.bartkuykens.com



911 DESIGN

Michael Mauer ist seit 2004 Designchef bei Porsche. Und somit zuständig für die immer größer und dicker und werdenden 911er. In seinem neuen Buch geht er nun auf die gesamte Design-Historie aller acht Generationen des Porsche 911 ein und gibt uns auch Ausblicke, wohin sich die Ikone in Zukunft entwickeln wird. Ich hätte ja eine Vermutung: größer und dicker ... 296 Seiten mit vielen Fotos und zusätzlichen technischen Erklärungen von Thomas Amman.

911 Design
www.disch-fachbuchhandlung.de



POLAROID KALENDER

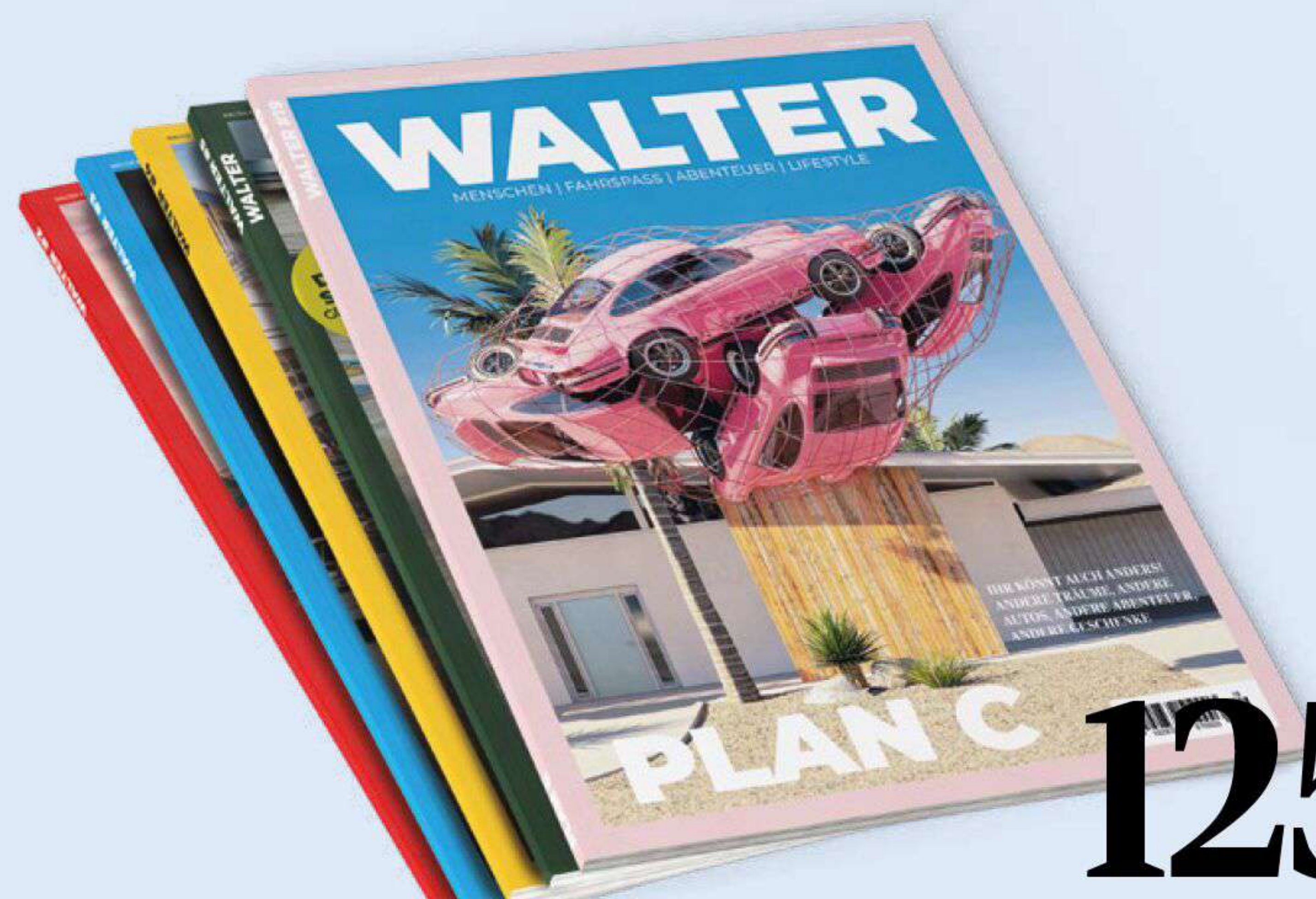
Wer im Tinyhouse wohnt, wird sich über diesen Kalender freuen: 366 Polaroids von internationalen Fotografen zum Abreißen. Jeden Tag ein neues und hoffentlich inspirierendes Polaroid-Foto mit seinem ganz eigenen Charme. Der Berliner Verlag Seltmann Publishers fertigt dieses Schreibtisch-Kleinod übrigens in Deutschland per Hand. Ob da auch Autofotos drin sind? Nach 365 Umblätterungen wissen wir es. Es ist uns aber ehrlich gesagt auch egal. Wir lieben alle Polaroids!

Photodarium 2024
www.seltmannpublishers.com

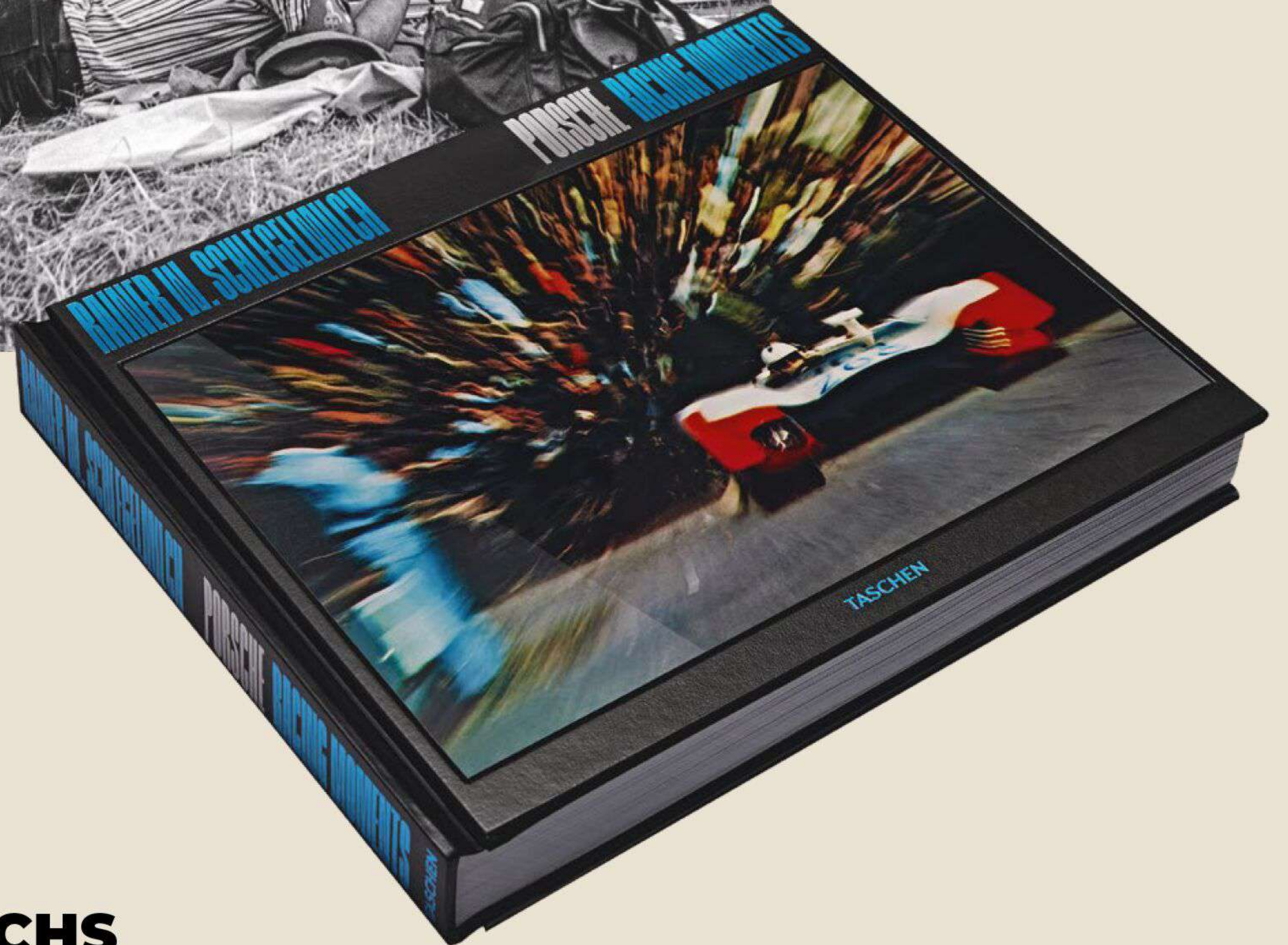
WALTER KOMMT

Natürlich ist das Euer Plan-A-Geschenk! Ehrensache. Trotzdem sei nochmal für die Unbeugsamen unter Euch erwähnt: Ein Magazin ist nichts ohne seine tollen Leser! Aber tolle Leser sind auch nichts ohne ihr Magazin! Mit 40 Euro für ein Abo kann man es wirklich jedem schenken, damit stille Mitleser künftig auch mal ihr eigenes Heft haben. Gell, Herr Middelberg. Schenkt es Euch, schenkt es Freunden und schenkt es der Umwelt. Jedes Heft, welches wir nicht über Laden-Umwege transportieren müssen, ist ein gutes Heft.

WALTER-Abo, 40 Euro
www.walter-magazin.de/abo/



WALTERS CHOICE

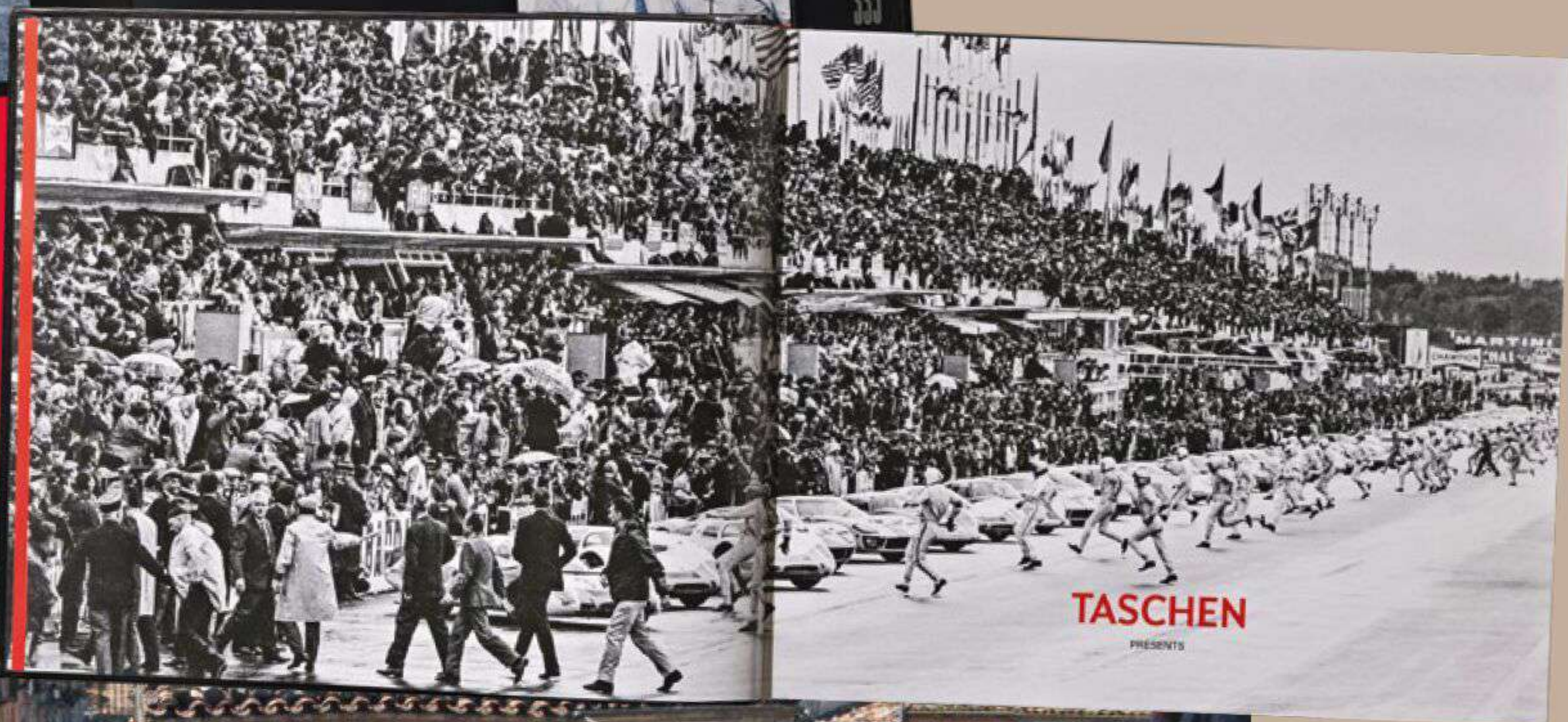


SCHLEGELMILCHS MEISTERSTÜCK

Legende. Punkt. Rainer W. Schlegelmilch ist einer der berühmtesten Motorsportfotografen weltweit. Punkt. Und nun hat er ein limitiertes Monumentalwerk vorgelegt, welches einem auf ganz vielen Ebenen die Sprache verschläft. In „Porsche Racings Moments“ hat Mr. Zoom seine ganz persönlichen Erlebnisse von 1963 bis 1988 rausgehauen, unzählige Bilder auf 356 Seiten, tolle Typographie. Das ist natürlich nicht nur ein Buch. Das ist ein Kunstwerk. Und damit dieses Kunstwerk wirklich nur an die allergrößten Porsche-Fans und die Schlegelmilch-Verehrer geht, gibt es einen großen Preis, verstehen Sie? Aber diese Fotos sind jeden Cent wert. Eine Zeitreise in die Porsche-Renn-Geschichte, Winterabende können gar nicht lang genug sein dafür. Ab Januar erhöht sich der Preis für die letzten Exemplare übrigens. Falls es dann noch welche gibt. Sollte ich im Taschen-Verlag einen Gönner haben: würde mir wohl gefallen, das Buch. Verzeihung, das Kunstwerk.

- Hardcover, 356 Seiten
- In Kunstleder gebunden, mit eingefasstem ChromaLuxe-Aluminiumprint; 34,4 x 40,8 cm
- 5,8 Kilo, mit graviertem Buchständer aus Acryl
- Collector's Edition (Nr. 201-962), jeweils nummeriert und signiert von Rainer W. Schlegelmilch
- 850 Euro
- Auch erhältlich in zwei Art-Editions (Nr. 1-100 und Nr. 101-200) mit je einem Print, signiert von Rainer W. Schlegelmilch. Diese waren aber zum Preis von 1.750 Euro sofort ausverkauft. Gut für den Verlag, schlecht für uns.
- Gesamtauflage: 962 Exemplare

Rainer W. Schlegelmilch. Porsche Racing Moments
www.taschen.com



DAS SÜSSE LEBEN

Jeden Alpenpass bereits erobert? Selbst den Norden vollständig vermessen? Und jetzt auf der Suche nach Neuem? Wie wäre es dann mit einer Runde an der Südwestküste von Sardinien? Der wunderschöne Ferrari Roma Spider ist dafür keine Pflicht, aber wenn er schon einmal da steht ...

TEXT Michael Heimrich FOTOS Ferrari



ROADTRIP SARDINIEN

Draußen ist es dunkel und kalt. Ein wenig Vitamin D täte uns deshalb allen gut. Also ab in den Flieger und nach Cagliari, der Hauptstadt von Sardinien. Von hier aus führt uns der Weg nach Pula, dem Start- und Endpunkt unserer knapp 300 Kilometer langen Runde im Süden der Insel. Der malerische Ort ist vor allem wegen der Ruinen der antiken Stadt Nora – eine der wichtigsten archäologischen Stätten Sardinien – bekannt. Die Geschichtsstunde heben wir uns jedoch für später auf. Die Anziehungskraft des vor uns stehenden Ferrari Roma Spiders ist einfach zu groß. Würde just in diesem Moment die Frage nach einem der schönsten Autos gestellt werden, wir würden wortlos auf ihn zeigen.

Selbst mit geschlossenem Stoffverdeck – seit dem 365 GTS4 von 1969 zum ersten Mal wieder bei Ferrari verbaut – bleibt die Linie schick und elegant. Aber Cabrios fährt man offen und wir wollen die Sonne über uns haben. In nur 13,5 Sekunden verstaubt es sich Z-förmig unter einem Deckel, der mit dem gleichen rot schimmernden Stoff bespannt ist. Über uns der blaue Himmel, vor uns die lange Motorhaube, es wird ein schöner Tag!

Damit der Sturm im Innenraum nicht so heftig tobt, haben sich die Aerodynamiker einen besonderen Kniff einfallen lassen. Die einteilige Rücklehne lässt sich per Knopfdruck von unten nach oben klappen und reduziert so unerwünschte Wirbel im Innenraum. Das funktioniert so gut, dass man sich fragt, warum bisher noch kein anderer auf diese Art von Windschott gekommen ist? Kurz ausprobiert, Lob erteilt und gleich wieder per Hand eingeklappt, schließlich wollen wir die salzige Luft spüren, die vom Mittelmeer zu uns herüberzieht.

Hatten wir es zu Beginn unserer Reise noch ruhig angehen lassen, was mit dem 620 PS starken Roma Spider erstaunlich problemlos möglich ist, erhöht sich jetzt das Tempo deutlich. Die Elektronik des Achtgang-Doppelkupplers an der Hinterachse bemerkt blitzschnell unseren Sinneswandel und legt nun deutlich schärfer die Gänge ein. Dem 3,9 Liter großen V8 verhelfen Twinscroll-Lader zu einem bürigen Drehmoment von 760 Nm, die Leistungsentfaltung ist so geradlinig, dass der GT-Charakter des Romas nie in Zweifel gerät. Ist er schnell? Oh ja! In nur 3,4 Sekunden geht es auf Tempo 100 und erst jenseits der 320 km/h endet der Vorwärtsdrang.

Auf unserer Genießerrunde im Süden Sardinien spielen andere Dinge eine wichtige Rolle. Unerwartet abwechslungsreich ist die Topografie der einsamen Küstenstraßen, in den vielen Serpentinaen beißt sich die Vorderachse fast schon in den Asphalt und der Ferrari folgt jeder kleinsten Lenkbewegung. Die gewaltigen Keramikbremsen packen wunschgenau zu und beim Runterschalten schenkt uns die



Elektronik spielend den Zwischengas-Sound, den sonst nur echte Könner hervorzaubern können. Ebenso auffällig: egal wo unsere Flunder im wunderbaren Farbton ‚Rosso Portofino‘ (hach, allein dieser Name) auftaucht, man trifft ausschließlich auf freundliche Gesichter. Offenbar verursacht das Äußere keinerlei Sozialneid, oder ist das doch nur ein deutsches Problem?

Egal, vor lauter Begeisterung wären wir beinahe an Chia vorbeigefahren, bekannt für seinen karibischen Traumstrand hinter wacholderbewachsenen Dünen. Kein Wunder, dass dieser Ort gern für Filmdrehs genutzt wird, oder für einen ausgiebigen Strandurlaub. Holen wir irgendwann nach, denn so schnell wollen wir aus dem Roma Spider nicht schon wieder aussteigen.

Auch im Innenraum durften sich die Designer austoben. Vieles digital, vieles anders als bei anderen, etwa Knöpfe statt Blinkerhebel im F1-mäßigen Lenkrad. Die darauf ebenso platzierten Touchflächen für die weitere Bedienung fordern Ferrari-Neulingen eine gewisse Gewöhnungszeit ab. Zum Glück darf das Manettino weiterhin analog bleiben, über den roten Drehknopf kann man Fahrprogramme und damit den Charakter des Autos schnell und sehr wirkungsvoll verändern. Und weil Ferrari mit dem Roma auch ein wenig das Flair der guten Zeit beschwören möchte, hat man als Kontrast zum modernen Bedienkonzept den Automatik-Wählhebel optisch nah an der offenen Handschaltkulisse angelehnt. Ganz entzückend.

Hinter Masainas biegen wir nach rechts nach Nuxis ab und queren die Staumauer des Lago di Bau Pressiu. Danach ist es Zeit, wieder zurück an die Küste zu finden. Oberhalb von Bindua schlängelt sich die Straße in Richtung Nordwesten. Der Ferrari-V8 ist nach ein paar ruhigen Kilometern



Das straff sitzende Verdeck verschwindet sekundenschnell im Kofferraum, geschaltet wird über große Paddles hinter dem Lenkrad, allerdings gibt es auch die Wählhebel im Old-school-Design. Ein wahres Prachtstück: der drehfreudige V8-Motor mit einem großartigen Sound

TECHNISCHE DATEN

Motor: 3,8 l V8 Biturbo, **Leistung:** 620 PS bei 5.750-7.500 U/min, 760 Nm bei 3.000 - 5.750 U/min; **Antrieb:** 8-Gang, Doppelkupplung, Hinterrad; **Gewicht:** 1.556 kg; **Fahrwerte:** 0-100 km/h: 3,4 s, Vmax: 320 km/h; **Preis:** ab 242.000 €

ROADTRIP SARDINIEN



Unsere Tour im Südwesten von Sardinien führt uns nicht nur zu wunderschönen Küstenabschnitten mit Traumstränden, sondern auch zu beeindruckenden Orten wie den Porto Flavia, der in Stein gehauen wurde und lange Zeit der wichtigste Seehafen der Insel war





erneut blitzschnell bei der Sache und in den jetzt folgenden schnellen Kurven merkt man, wie gut Federn und Dämpfer aufeinander abgestimmt wurden. Mit seinem sauberen Handling überrascht dich der Roma Spider nie. Heimtückische Spitzfindigkeiten sind ihm völlig fremd. Er ist ein souveräner Gleiter, aber wenn nötig auch mit der Extraportion Sport, damit längs- und querdynamisch keinerlei Zweifel aufkommen („Guido, das isse eine eckte Ferrari!“).

Zeit für die nächste Station, denn vor uns erscheinen Masua und Porto Flavia, ein historischer Hafen, der in den Felsen gehauen wurde und nur über einen 600 Meter langen Tunnel erreichbar ist. Er wurde Mitte der 1920er-Jahre erbaut und diente dem Abtransport von Mineralien aus den nahegelegenen Bergwerken. Eine technische Meisterleistung und lange Zeit der wichtigste Seehafen von Sardinien. Zwischenstopp Pflicht!

Im krassen Gegensatz dazu steht der fast zwei Kilometer lange Strand Portixeddu nahe Buggerru, an dem unser Weg anschließend vorbeiführt. Auch wenn uns der weiße Sand und das türkisfarbene Meer locken, geht unsere Tour in Richtung Guspini über den Passo Bidderdí. Kurve an Kurve schlängelt sich die Strecke empor. Dann erreichen wir die kleine Stadt, die erneut so viel von der Vergangenheit der Bergbauepoche zu erzählen hat.

Verlassene Gebäude und Maschinen stehen für die harte Arbeit der Vergangenheit – an Dolce Vita, dem süßen Leben, das uns der Roma Spider vermitteln möchte, hat damals keiner einen Gedanken verschwendet. Wer sich für die antike

Geschichte interessiert, sollte den Perdas Longas (deutsch: „die langen Steine“) einen Besuch abstatten. Wer noch etwas tiefer eintauchen möchte, kann jetzt weiter in nördliche Richtung nach Torre dei Corsari steuern, berühmt für sein Schellfischfang, aber auch für die antike punische Stadt Neapolis. Dieses Gebiet ist außerdem Heimat für eine Kolonie von rosa Flamingos. Hatten wir zu viel versprochen von dieser Ecke Sardinien?

Unser Weg geht allerdings wieder gen Süden und wir steuern Vallermosa an. Der Name kommt vom spanischen Wort „hermos“, was „schönes Tal“ oder „herrlich“ bedeutet. Bekannt ist es aufgrund des nördlich der Stadt gelegenen Heilbades, aber auch wegen der Tropfsteinhöhle San Giovanni. In der Umgebung von Vallermosa beginnt auch das Gutturu Mannu („große Schlucht“) Reservat, es ist mit ca. 35.000 Hektar Wald bedeckt, was es zu einem der größten in Italien macht.

Aus der Ferne grüßt bereits der Hafen von Cagliari. Angesichts der einlaufenden Kreuzfahrtschiffe biegen wir lieber direkt wieder nach rechts in Richtung des beschaulichen Pulas ab, dem Ausgangspunkt unserer kleinen Reise durch Geschichte und spektakuläre Landschaften. Für heute haben wir genug Sonne getankt und frische Eindrücke gesammelt. Den Ferrari dürfen wir leider nicht behalten. Wer aber einen möchte, sollte trotz dessen Rolle als Einsteigermodell(!) mindestens 242.000 Euro bereithalten und etwas Geduld mitbringen, denn der Roma Spider erfreut sich bei der Kundschaft hoher Beliebtheit. Wen wundert's. **W**

**ERICH
ZAKOWSKI**



IMMER AUF ZAI

Bis zu seinem 90. Geburtstag wären es nur noch gut drei Wochen gewesen. Doch das Leben des Zakspeed-Meistermachers Erich Zakowski endete nach längerer Krankheit in den frühen Morgenstunden des ersten Novembertages.

TEXT Rainer Braun FOTOS McKlein, Ferdi Kräling Motorsport-Bild & Archiv Rainer Braun



K

ERICH ZAKOWSKI

Erich Zakowski hat mit seinem Zakspeed-Rennstall vor allem ganz große Tourenwagen-Geschichte geschrieben. Unvergessen bleiben die Siegeszüge mit den wieselflinken Escort RS und dem genialen Turbo-Capri. Erstmals begegnet sind wir uns Ende der Sechziger-Jahre, als Erich mit seinem kleinen Privat-Team noch im Westerwaldstädtchen Neuhäusel residierte.

Es war die Zeit, in der sich der gebürtige Ostpreuße mit seinem kleinen, privaten Zakspeed-Team anschickte, die große Welt des Tourenwagensports aus den Angeln zu heben. Wie zum Beispiel beim „Krähberg-Rennen“ im Odenwald, Auftakt zum damaligen deutschen Berg-Championat. Willi Sommer jagte den gelb-grünen Zakspeed Ford Escort 1300 in einer Fabelzeit den Berg hinauf, schneller als Alfa-Star Gerhard Schüler im 2 Liter Alfa GTAM oder Jürgen Gräser im 3 Liter BMW Coupé.

Momente wie jene am Krähberg versetzten den ehrgeizigen Bastler Zakowski immer in Hochstimmung. Mit kleinem Renngerät die Großen ärgern, das war es, was ihn schon damals angetrieben hat. Und als Zakspeed-Pilot Dieter Glemser im Escort RS gleich zweimal hintereinander die dicken Werks-Capri RS im Kampf um die Deutsche Rennsportmeisterschaft (DRM) narrete, traf der damalige Ford-Motorsportchef Michael Kranefuss eine kluge Entscheidung. Er ließ die eigenen Werksaktivitäten zurückfahren und ernannte Erich Zakowski zum offiziellen Statthalter und Partner des Kölner Unternehmens in Sachen Motorsport. Zum Dreh- und Angelpunkt aller Zakspeed-Aktivitäten war inzwischen das Eifel-Städtchen Niederzissen geworden.

Fortan rannten und siegten die blitzsauberen Zakspeed-Escort RS im Kölner Werksauftrag. In Niederzissen wurden Autos und Motoren gebaut, aus Köln steuerte Ford Geld, Werkspiloten und Technologie bei. Allein viermal hintereinander feierten die Zakspeed-Piloten Dieter Glemser und Hans Heyer in den Jahren 1973-1976 den Gewinn des DRM-Titels, dazu kam 1981 noch ein fünfter Titel von Klaus Ludwig im Turbo-Capri. Vor allem die faszinierenden Prestigeduelle der beiden Alpha-Tiere Heyer und Ludwig gehören zu den großen Momenten im Tourenwagensport dieser Zeit.

Nachdem die Turbo-Ära auch Zakowski ab 1977 zum Umdenken gezwungen hatte, wurden zunächst die schon bis zum letzten PS ausgequetschten Escort RS übergangs-

weise auf Turbo-Technik umgerüstet. Allerdings erwies sich Konkurrent BMW mit seinen Turbo-Triebwerken da schon als weitaus stärkerer Gegner. Weil das eigene Escort-Turboprojekt keine Aussicht auf Erfolg versprach, ersannen Erich Zakowski und seine Edeltechniker Helmut Barth (Chefingenieur), Bruno Bunk (Chassis) und Ernst Hirsch (Motor) sowie Ford-Fahrwerksgenie Thomas Ammerschläger gemeinsam den genialsten Capri aller Zeiten. Flach wie eine Flunder, aerodynamische Bestwerte, Abtrieb satt, 1,4 Liter Turbo-Triebwerk, 500 standfeste PS. „Und wenn's mal eng wurde“, erinnert sich Hans Heyer noch heute feixend, „konnten wir per Turbo-Handrad vom Cockpit aus bis zu 600 PS von der Kette lassen.“

Beim Formel 1-GP in Hockenheim Anfang August 1978 erblickte der neue Ford Turbo-Donnerbolzen vor großer Kulisse das Licht der PS-Welt. In Anwesenheit der Formel

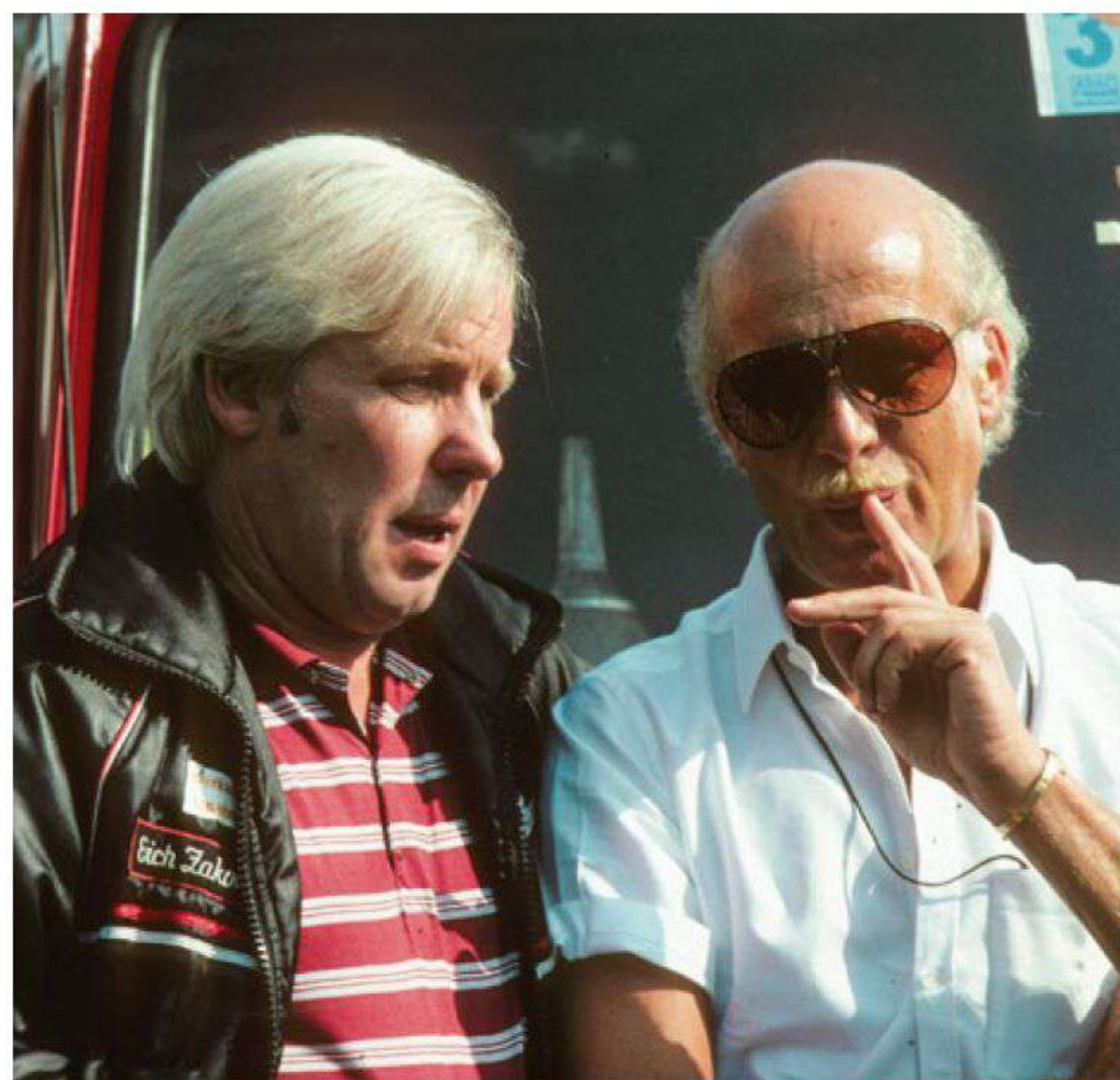
1-Prominenz absolvierte der Turbo-Capri im DRM-Rennen des Rahmenprogramms seine Jungfernfahrt mit Hans Heyer im Cockpit. Der führte tatsächlich rundenlang, bis ein technischer Defekt die Fahrt an der Spitze stoppte. Aber seit diesem Tag wussten alle, was Zakspeed für eine Wunderwaffe gebaut hatte und was der Konkurrenz bevorstand.

So tobten die Herren Heyer, Ertl und Niedzwiedz ab 1979 in der 2 Liter-DRM-Division fröhlich und wechselweise von einem Turbo-Capri-Sieg zum anderen. Und schon ein Jahr später schockierte Erich Zakowski mit dem „Super Turbo Capri“ dann auch noch die Porsche 935-Turbo-Konkurrenz in der großen DRM-Division über 2 Liter

Hubraum. Klaus Ludwig holte mit dem gut 700 PS starken Porsche-Killer schon ab dem dritten Rennen die ersten Siege und verpasste den DRM-Titel 1980 nur wegen eines technischen Disputs um die Dimensionen des Heckflügels. Nach Protesten und Berufungen wurden ihm letztlich zwei Ergebnisse nachträglich aberkannt.

DIE FORD CAPRI-MACHT

Dafür wurde 1981 zum Krönungsjahr für den Turbo-Capri in beiden Divisionen: Zehn von zwölf Rennen und der Titelgewinn gingen an Ludwig im „kleinen“ Capri. Und als Sahnehäubchen gab's für Zakspeed noch sechs Siege von Manfred Winkelhock im „dicken“ Super Capri über die Porsche 935-Streitmacht. Erst als die legendäre Rennsportmeisterschaft 1982 Anzeichen von Siechtum zeigte und ein paar



Lange Partnerschaft: Erich Zakowski und Ford Sportboss Michael Kranefuss



Zakspeed Capri Turbo-Trio: Manfred Winkelhock und die beiden Ford-Kläuse Ludwig und Niedzwiedz

Jahre später ganz zerfiel, neigte sich auch Zakowskis Partnerschaft mit Ford langsam, aber sicher dem Ende entgegen.

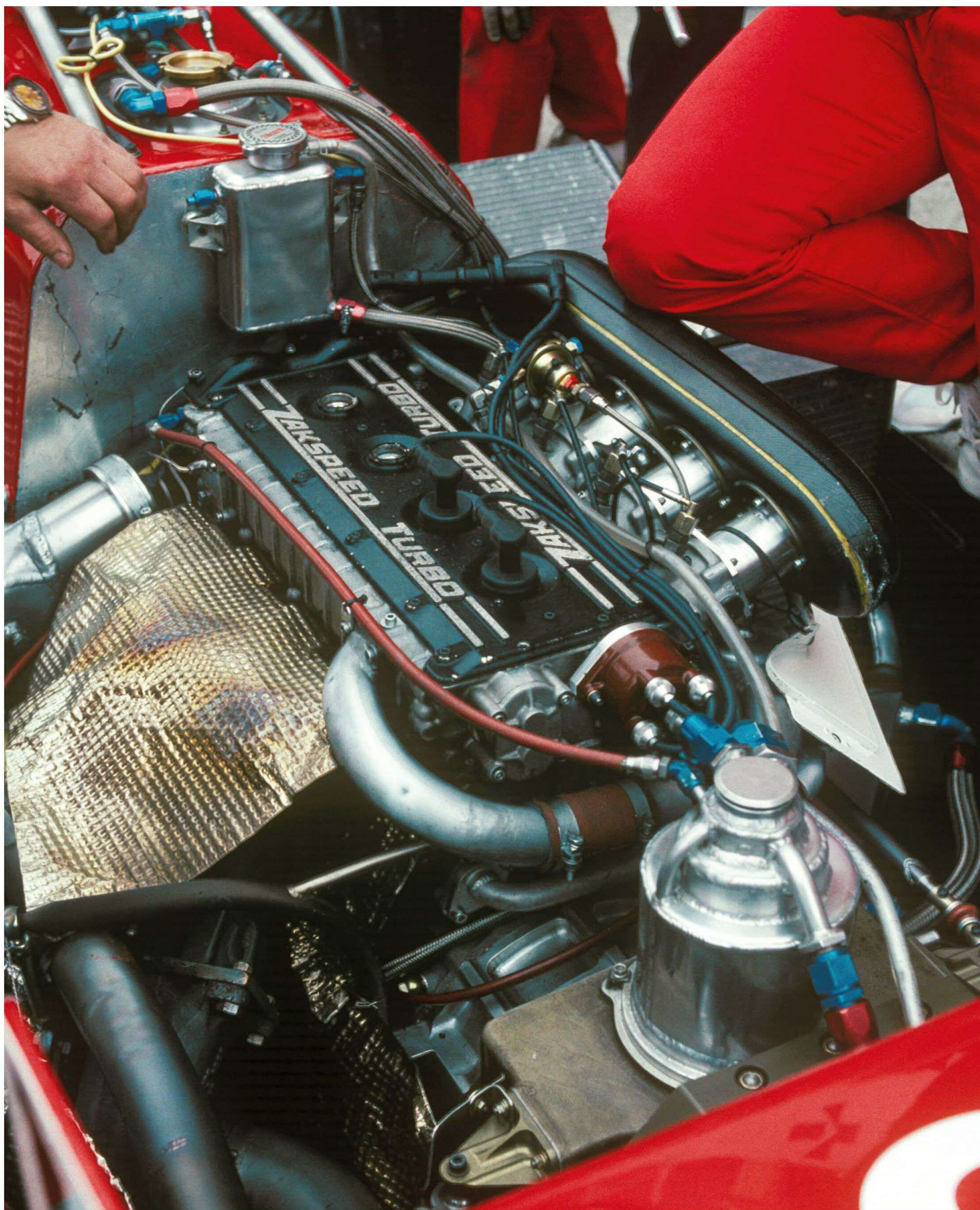
Die Bilanz der Zak-Ford-Ära: fünf DRM- und ein EM-Titel, 75 Siege, 87 Trainingsbestzeiten und 57 Rundenrekorde. Dazu über 2.000 Führungsrunden und an die 10.000 Führungskilometer. Erich Zakowski hatte den Olymp des Tourenwagensports erklommen. Bei ihm und in seinen Autos reiften Jung-Talente wie Heyer, Ludwig oder Niedzwiedz zu perfekten Profi-Piloten, die sich bis zuletzt noch gerne vor ihrem ehemaligen, längst weißhaarigen Teamchef verneigten.

Ludwig: „Zak und seine Männer waren einfach genial und gigantisch.“

Ein paar O-Töne gefällig? Hans Heyer: „Erich hat in seinem grenzenlosen Ehrgeiz mit dem Turbo-Capri den technisch besten Renntourenwagen seiner Zeit geschaffen. Ich verdanke diesem Mann einen Großteil meiner Karriere.“ Oder Klaus Niedzwiedz: „Bei Zak zu fahren war für jeden von uns damals ein Traum. Erich hatte zwar seine Ecken und Kanten, aber für mich war es eine wichtige und lehrreiche Zeit, die ich niemals missen möchte.“ Und dann natürlich Klaus Ludwig: „Erich war ein Besessener, er hat sich Tag und Nacht nur mit einem Gedanken beschäftigt – wie wird das Auto noch besser und schneller. Zak und seine Männer waren einfach nur genial und gigantisch.“ Dass man so nebenbei auch noch dem von den Engländern völlig vermurksten Ford C 100-Sportwagen wenigstens einigermaßen das Laufen beibrachte, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Doch dann wollte es der ehrgeizige Mann mit dem preußischen Dickkopf ganz genau wissen und stürzte sich 1985 in das Abenteuer Formel 1. Eigenes Chassis, eigener Turbo-Motor. „Bis auf die Reifen haben wir wirklich fast alles selbst gebaut, darauf war ich immer sehr stolz.“

ERICH ZAKOWSKI





Zakspeed Turbo-Power für die Formel 1 auf der Basis des „dicken“ Super-Capri (rechts oben). Glücklos und teuer: Das Zakspeed Formel 1-Engagement

ERICH ZAKOWSKI



Ab 1987 ist man in der DTM mit BMW unterwegs. Hier beim Flugplatzrennen Diepholz mit Marc Hessel und Eric van de Poele

Aber greifbare Erfolge blieben trotz namhafter Piloten aus. Als 1989 mit dem unseligen Yamaha-Triebwerk eine externe Komponente ins Spiel kam, fuhr das F1-Projekt geradewegs in die Sackgasse. Zwar hat das Formel 1-Engagement Zakspeed viel Anerkennung auch in der höchsten Liga des Rennsports gebracht, aber leider auch reichlich eigenes Kapital, Nerven und Gesundheit gekostet.

ZURÜCK ZUM TOURENWAGEN

Nach dem gescheiterten F1-Engagement schaltete Zakspeed ein paar Gänge zurück und wandte sich wieder dem ursprünglichen Kerngeschäft Tourenwagensport zu. Den langjährigen Partner Ford hatte Zakowski schon ab 1987 durch BMW ersetzt und startete als offizielles BMW-Werksteam in der DTM. Bereits im ersten Jahr mit dem neuen Partner gewann ein Zakspeed BMW M3 mit dem Belgier Eric van de Poele das DTM-Championat. Ab 1991 kam Mercedes als neuer DTM-Partner ins Spiel und auch hier verlieh man Zakspeed den Status eines offiziellen Werksteams.

Als es im weiteren Verlauf zu gesundheitlichen Problemen des Teamchefs und einigem Ärger rund um den Rennstall und die Zakowski-Autohäuser kam, zog sich der

weißhaarige Mann verbittert und schwer angeschlagen aus der Öffentlichkeit zurück. Sohn Peter sowie ein externer Manager mit Rennerfahrung übernahmen den Rennbetrieb. Es folgten in der Zeit danach noch einige Jahre lang Auftritte mit Mercedes und Opel in der DTM, bei der V8-Star-Serie und in der Nürburgring-Langstrecken-Serie VLN.

Heute gibt es den Namen Zakspeed als Rennstall zwar immer noch, aber der ursprüngliche Glanz früherer Zeit ist im Laufe der Jahre immer mehr verblasst. Zu viele negative Nachrichten rund um die Teamführung unter Leitung von Peter Zakowski machten immer wieder die Runde. Nun versuchen Peter und sein Bruder Philipp mit einem weiteren Anlauf und einer Umfirmierung, dem Namen Zakspeed wieder ein besseres Image zu verleihen. Als neuer Gesellschafter sitzt ab sofort „JP Motorsport“ mit im Boot. Die „Zakspeed Group“ fungiert ab Oktober 2023 als Dachorganisation, zu der die „Zakspeed Motorsport GmbH“ mit den drei Gesellschaftern JP Motorsport (Öffentlichkeitsarbeit), Philipp Zakowski (Vertrieb und Marketing) und Peter Zakowski (Technik) gehören. Die Teambasis wurde von der Eifel ins Rheinland nach Erkelenz verlegt. Bleibt zu hoffen, dass der Name Zakspeed im gefühlten dritten Anlauf bald wieder zu jenem guten Ruf



Frage und Antwort: Reporter Braun, Teamchef Zakowski, Ford-Pilot Niedzwiedz 1987

zurückfindet, den das Team unter Leitung des Senior-Chefs über Jahrzehnte begleitet hat.

In den vergangenen 20 Jahren hat der Seniorchef versucht, das Leben im Alter bewusster zu genießen. Je nach Jahreszeit pendelte er zwischen seinem Altersruhesitz auf den Kanaren, dem Winter-Quartier im Allgäu und seinem Häuschen gleich gegenüber dem Nürburgring im Ortsteil Balkhausen. Beim Golf-Spielen schaffte er es sogar bis Handicap 9. Doch dann häuften sich die Hiobsbotschaften: Im April 2013 starb ohne jede Vorwarnung sein Golf-Freund Alfred „Ali“ Schatz, dann musste ihm ein Herzschrittmacher implantiert werden. Zu allem Überfluss kam noch eine Bandscheiben-OP mit anschließender mehrwöchiger Reha hinzu. Deshalb musste auch die geplante große Party anlässlich seines 80. Geburtstags mit vielen alten Weggefährten ausfallen.

FINALE AM NÜRBURGRING

Trotz immer neuer kleiner und großer gesundheitlicher Rückschläge hat sich Erich stets neu motiviert, sich gegen alle Beeinträchtigungen gestemmt und sich niemals aufgeben. Sein ehemaliger Lieblingspilot Hans Heyer, inzwischen auch schon 80, hat sich gerade in den letzten schwie-

rigen Jahren liebevoll um seinen Ex-Teamchef gekümmert, ihn besucht, mit ihm telefoniert und geholfen, wenn Hilfe benötigt wurde. Zuletzt allerdings ging es ihm immer schlechter, der Körper baute zusehends ab, die Kräfte ließen dramatisch nach.

Seine letzten Wochen und Tage hat Erich Zakowski dort verbracht, wo er sich zeitlebens am wohlsten gefühlt hat – in seinem Haus am Nürburgring. Dort, wo er und seine Tourenwagen die größten Siege erreicht haben. Im Ring-Hotel „Dorint“ hatte der legendäre Hotel-Direktor Josef Moré (†2020) zu seinen Lebzeiten seinem Duz-Freund Erich angeboten, die paar Meter zwischen Haus und Hotel für ein kostenloses tägliches Frühstück mit Plausch zu nutzen, wann immer er in der Gegend weilt. Auch so manches Gläschen „Eifelgeist“ haben die Zwei abends in der berühmten „Cockpit Bar“ des Hotels gezwitschert und dabei über Gott und die Welt philosophiert – oft genug so lange, bis die Müdigkeit sie übermannte.

Die Eifelregion und die ganze Motorsportwelt verneigen sich vor dem Lebenswerk von Erich Zakowski, der ein bedeutendes Stück deutscher Motorsport-Geschichte geprägt und hinterlassen hat. **W**

JAYJAYS PARADISE

Sie macht die Welt, widdewiddewie sie UNS gefällt. Drei Tage „Once in a Lifetime-Erlebnis“ im Schnee. Folgt uns zu Janina Jennifer Möller (34) ins schwedische Lappland. Schließt die Augen, fühlt die Kälte, riecht das Feuer. Und keine Sorge: die Welt ist am Montag auch noch da ... nur ein bisschen anders.

TEXT Thomas Senn FOTOS Triple X Adventures



LAPPLAND- WOCHENENDE

Arvidsjaur ist ein Dorf. 4.500 Einwohner. Hundertundeinpaar Kilometer südlich vom Polarkreis. Wo man meinen würde, dass da noch niemand einen Fremden mit abweichender Blutgruppe gesehen hat. Wie auch. Es ist eh die meiste Zeit eingeschneit und tiefgefroren, und selbst wenn es das nicht wäre, ist es immer noch mit seinen zwei Sträßchen über 50.000 Autostunden (recht genau geschätzt) von der gesamten Zivilisation entfernt. Aber die 4.500 Arvidsjaureraner wussten das. Und haben deshalb einen Flughafen gebaut.

Und plötzlich ist es nur noch ein kurzer 10-Minuten-Trip vom Flughafen im Minivan bis zu Jayjays Paradies. Um es mal auf deutsche Verhältnisse umzurechnen: mit einem 10-Minuten-Transfer hätte man in Frankfurt noch nicht mal das Terminal verlassen und würde auch besser nicht mit einem Elch am offenen Feuer sitzen.

Handgepäck reicht übrigens auch. Dazu später mehr.

Wo landet man denn nun eigentlich, wenn man Freitags per Direktflug ab München, Stuttgart, Köln/Bonn, Hannover, teilweise auch aus Zürich und Frankfurt am Main startet und ein paar Minuten später im knietiefen Winterwunderland ankommt? Dieser schwedische Teil Lapplands ist die Test-Hochburg der Autoindustrie. Diese ist zwar nicht mehr so hoch wie früher, als Autos noch jahrelang getestet wurden, bevor sie perfektioniert zu den Leuten kamen. Aber ganz kurz wird auch heute doch noch mal geguckt, ob die Heizung heizt und ob sich alles bei klirrendster Kälte noch bewegt, bevor das noch neuere Modell schon wieder nach Schweden gekarrt wird und das aktuelle Modell beim Kunden reift. Jayjay soll es recht sein: diese Truppen sind der Grund, warum man so easy zu ihr fliegen kann – Freitags fliegen die Tester heim und kommen Montags wieder. Und ihre Gäste nutzen die sonst leeren Maschinen für die Gegenrichtung. Feuer frei!

Janina Jennifer Möller war einige Jahre lang Mitglied dieses automobilen Trosses. Die gebürtige Frankfurterin hat Marketing und Eventmanagement studiert, dann bei einer automobilastigen Fullservice-Agentur Ferrari und Maserati betreut. 2014 begann dann alles mit dem ersten Winterdrifting des European Speed Club mit viel Porsche in Schweden: Jayjay hat sich in Land, Ort, Leute und einen ganz besonderen Leut verliebt. Sie wechselte zur Audi Driving Experience, mit der sie 2016 wieder vor Ort war, die Leute und ihren künftigen Mann noch besser kennengelernt hat und kurz danach einfach dageblieben ist. Eiskalt.

2017 und 2018 hat Jayjay als Stationsmanagerin für die Mercedes-Entwicklung in Arvidsjaur gearbeitet, und 2018 dann parallel Triple X Adventures gegründet.

„Das war irgendwie ein logischer Schritt. Wir haben einfach alles hier, und ich konnte durch meine Erfahrung die perfekten Dinge herausfiltern. Eben den High-End-Bereich für meine Gäste herauspicken und Low Budget durchs Raster fallen lassen. Wir wollen ein „Once in a Lifetime-Erlebnis“ bieten, so Jayjay.

Und es gibt Vieles zu entdecken. Ja, man kann auch Audi RS3 mit Fünfzylindern übers Eis feuern, oder neuerdings sogar 190er Rallye-Mercedesse. Aber darum geht es nur nebensächlich. Jayjay kann ganz andere Erlebnisse vermitteln als die anderen. Driften kann man bei vielen.

„Wir arbeiten hier fast ausschließlich mit den Locals zusammen. Die die Landschaft und die Kultur ganz anders kennen und vermitteln. Das können die anderen gar nicht anbieten.“

Dazu trägt zu allererst ein sehr besonderes Food-Konzept von Gourmet-Köchen bei, inmitten der einmaligen Natur! Jayjay: „Ganz rustikales Live-Kochen, das Wilde mitnehmen, Rentier und Elch genießen an traditionellen Locations mit offener Feuerstelle, Pilze aus dem Wald ... Für die meisten Menschen ist das Catering das Highlight ihrer Zeit mit uns. Mit Nordlichtern, fantastischem Wein, Absacker-Cocktail



Dank der einheimischen Guides stehen 700 Kilometer unberührter Strecken für die Snowmobiltouren zur Verfügung. Oder auch kein einziger Meter, falls man das gar nicht mag

LAPPLAND- WOCHENENDE



50.000 Autostunden
(recht genau geschätzt)
von der Zivilisation entfernt



Jayjay Möller (34) setzt auch auf ein besonderes Food-Konzept. Eine Mischung aus rustikaler Wildnis und Gourmet-Küche. Ich sähe mich da sitzen ...



LAPPLAND- WOCHENENDE



Ob da auch gefahren wird? Und wie! Ice-Karts, Side-by-Side-Buggys, Fünfzylinder-Audis, 190er Mercedesse – was immer Ihr querstellen wollt. Wenn Ihr wollt

im Iglu, am Feuer stehen und glücklich sein ... man muss übrigens nach Feuer gerochen haben wenn man bei uns war. Das Parfum des Nordens!“ Jayjay weiter: „Freitags sind alle noch am Telefon, am Sonntag hat schon keiner mehr überhaupt ein Telefon dabei ... Das ist die beste Bestätigung für uns, dass die Leute mal den Alltag Alltag sein lassen.“

Das alles in einem Hotel, welches man ganz sicher nicht mit einem kleinen Nest in Verbindung bringen würde. Und auch wenn man die hundsgemütliche Lobby am liebsten gar nicht verlassen möchte, gibt es doch viele Gründe, fully equipped nach draußen zu gehen (ja, man kann mit Handgepäck reisen, sämtliche wärmenden Profibekleidungen fürs Draußensein werden von Jayjay gestellt. Alle. Ihr braucht wirklich nur das, was man drunter trägt oder womit man sich in der Lobby, im Restaurant oder der Iglu-Bar sehen lassen möchte).

Hundeschlittentouren mit dem Local Guide, Eisangeln, Sauna, Iglu, Helikopter-Flüge, es wird nicht langweilig. Und weil Ihr ja eh keine Ruhe gebt: Ice-Kart-Rennen, eigens umgebaute Side-by-Side-Buggys, wie man sie von der Rallye Dakar kennt, die RS3 und 190er auf den eigenen Eis-Pisten (wenn man gute Argumente vorbringt, zaubern Euch Jayjay

und Team auch Wunschstrecken ins Eis. Und nein, die Nordschleife ist zu groß, hab schon gefragt). Natürlich werden auch Schneemobiltouren geboten, und auch hier sticht der Local-Guide wieder: über 700 Kilometer Strecken durch die unberührte Natur stehen zur Verfügung, das lieben besonders die Mehrfachtäter. Und die gibt es reichlich: „Wir haben schon so viele Freundschaften geschaffen, auch Business-Freundschaften.“ Der klassische Benidorm-Tourist wird's dort eher doof finden. Aber den will man hier auch gar nicht. Freier Oberkörper beim Essen wäre in Lappland bei Minus 20 Grad eh eine noch schlechtere Idee als in Spanien schon.

Ich merke übrigens gerade, dass ich nach Feuer rieche. Weil der Funke schon beim Schreiben überspringt. Und Jayjay so für ihr Paradies brennt. Wer jetzt auch angezündet ist: die Saison beginnt gerade erst. Ihr könntet es noch schaffen. Sogar mit dem Verbrenner ...

PS: Da fällt mir als alte Fußball-Trümmerfrau gerade auf: JJ ... aus Frankfurt ... ob Janina Jennifer weiß, dass ihre Eltern sie nach dem Super-Eintracht-Frankfurt-Trickser JJ Okocha benannt haben? Das wird eine heiße Diskussion an Weihnachten bei den Möllers ... Apropos Möller ... Frankfurt und Fußball ... ich hör ja schon auf, Andy ... **W**

www.triple-x-adventures.com



BOXENSTOPP IN DER VERGANGENHEIT

Hier sind neue Tipps zum Abtauchen in die Geschichte des Automobils.
Mit Abstechern zu historischen Motorrädern und Wohnwagen.



POLIZEIOLDTIMER MUSEUM FILMSTARS IN GRÜN-WEISS

Woher kommen eigentlich die zeitgenössischen Polizeifahrzeuge in aktuell produzierten Filmen, die in den 1960er oder 1980er Jahren spielen? Die Chancen sind groß, dass sie Leihgaben des Polizeioldtimer-Museums im hessischen Marburg sind. Den Grundstein für die inzwischen größte deutsche Sammlung historischer Streifenwagen, Mannschaftstransporter, Polizeimotorräder und anderer Einsatzfahrzeuge legte der Polizei-Motorsportclub-Marburg im Jahr 2003. In drei Hallen und auf einer großen Freifläche in der Nähe von Marburg haben die Gesetzeshüter rund 100 Exponate versammelt. Star ist einer von nur 51 Mal gebauten Polizei-BMW 501, verewigt im 60er Jahre Serien-Klassiker „Funkstreife Isar 12“. Aus Marburg stammen auch ein Audi 100 in Grün-Weiß und zwei Polizei-Motorräder von BMW, die in der neuen Serie „Gute Freunde – der Aufstieg des FC Bayern“ mitspielen. Das Museum ist nur an bestimmten Tagen geöffnet, die Saison 2024 wird am 14. April gestartet.

polizeioldtimer.de/#museum



TOYOTA COLLECTION JAMES BOND ALS GASTFAHRER

Geheimagent 007 fuhr nicht nur Aston Martin. In „Man lebt nur zwei zweimal“ griff James Bond in Japan tatsächlich auch auf einen Toyota 2000GT zurück. Eines der nur rund 350 Exemplare dieses Coupés ist Star der Toyota Collection in Köln. Die Schwerpunkte der 75 Fahrzeuge umfassenden Sammlung liegen allerdings auf den millionenfach gebauten Bestsellern Corolla, Celica und Land Cruiser. Aber auch Exoten wie Cressida, Crown und Century oder Kuriositäten wie der Aygo Crazy mit Airride-Fahrwerk sorgen für Vergnügen. Nicht ganz uninteressant sind natürlich auch einige wenige Motorsport-Exponate, darunter Formel-1- und Le-Mans-Renner sowie ein Corolla WRC in Carlos-Sainz-Lackierung. Die Toyota Collection ist jeden ersten Samstag im Monat von 10 bis 14 Uhr geöffnet, der Eintritt ist frei.

PS: Die benachbarte Rennwagen-Sammlung von Toyota Gazoo Racing arbeitet gerade an einem eigenen Besucherkonzept. Mehr dazu hier, sobald Details bekannt sind.

www.toyota-collection.de



ERWIN HYMER MUSEUM STEHEND AUF ACHSE

Im Erwin Hymer Museum dreht sich alles um die „mobile Welt des Reisens“, also um Camper und Caravans. Insgesamt umfasst die Sammlung rund 250 Reisemobile, Wohnanhänger, Campingbusse, Autos und Zweiräder verschiedenster Baujahre und Hersteller. Neben vielen serienmäßig hergestellten Fahrzeugen sind auch zahlreiche Eigenbauten zu sehen, die vor allem in der ehemaligen DDR weit verbreitet waren.

www.erwin-hymer-museum.de



ZEITHAUS DER AUTOSTADT NICHT NUR VOLKSWAGEN

Natürlich spielt in der Autostadt in Wolfsburg Volkswagen die Hauptrolle. Eine Ausnahme stellt das ZeitHaus dar, das auch architektonisch beeindruckende Automuseum des Komplexes. Die markenübergreifende Sammlung umfasst 260 Old- und Youngtimer, die zu ihrer Zeit Maßstäbe setzten. Besondere Themenbereiche führen durch die Geschichte des Automobils – von den frühen Formen, die noch an Kutschen erinnern, bis zu den stromlinienförmigen Entwicklungen der 90er Jahre. Das ZeitHaus ist täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

www.autostadt.de/erkunden/zeithaus



CENTRAL GARAGE VON FANS FÜR FANS

Ein ehemaliges Opel-Autohaus aus den 1990er Jahren beherbergt heute mit der Central Garage nicht weit von Frankfurt am Main entfernt ein kleines aber feines Automuseum. Auf rund 700 Quadratmetern Fläche und zwei Stockwerken zeigt ein kleines Team von Oldtimer-Enthusiasten rund um Initiator Dieter Dressel wechselnde Ausstellungen. Ergänzt wird es durch einen Shop mit einer riesigen Auswahl historischer Modelle in 1:43 bis 1:10.

www.central-garage.de



AUTOMOBILE WELT EISENACH VON DIXI BIS OPEL

Ab 1898 wurden in Eisenach Autos gebaut, die unter den Markennamen Dixi, BMW, EMW, IFA, Wartburg und schließlich Opel verkauft wurden. Diese wechselvolle Geschichte lebt im Museum Automobile Welt Eisenach neu auf, das auf dem Gelände des ehemaligen Automobilwerkes Eisenach zu Hause ist. Tatsächlich hat das Museum seinen Ursprung in der einzigen Sammlung historischer Automobile der ehemaligen DDR, die mit viel persönlichem Einsatz der Gründungsmitglieder des Trägervereins nach der Wiedervereinigung vor der Auflösung bewahrt werden konnte.

awe-museum.de

ROADTRIP LOFOTEN





HORDEN IM NORDEN

Im Winter auf die Malediven? Das ist so was von Neunziger. Wer cool ist, fährt auf die Lofoten. Und das nicht wie die spießigen Luschen, die den Norden in dickgefütterter North-Face-Jacke vom Sonnendeck des Hurtigruten-Dampfers durch die synthetische Polarfuchskapuze betrachten – wir kamen mit Autos.

TEXT Markus Stier FOTOS Lena Wilgalis und Peter Göbel

ROADTRIP LOFOTEN

Wir hätten die Zeichen erkennen können. Kann sein, dass Odin und die Asen, diese Bande von Met-verklebten Flechtbärten im nordischen Götterhimmel uns schon auf dem Radar hatte, als die Kolonne in Hamburg auf die Fähre rollte, aber vielleicht haben sie uns da noch nicht so richtig ernst genommen.

Freya schickte Regen, aber Thor keinen Sturm. Aber als in Kristiansand die durchgegossene Nacht einem durchweichenden Tag wich, schien uns das doch ein bisschen viel Wasser nur für ein himmlisches Feuerschutzprogramm, selbst wenn die Hafenstadt am Skagerrak in anderthalb Jahrhunderten viermal abgebrannt ist. Und hatte vielleicht Loki, der göttliche Gauner schon auf der Anfahrt durchs Reich der Dänen seine Finger im Spiel, als plötzlich in der Reifenwerkstatt der Felgenschlüssel für Arnes Elfer unauffindbar war? Aber spätestens da hätten die Götter unsere wilde Entschlossenheit ahnen können. Arne opferte ohne Zucken zwei bildschöne Fuchs-Felgen, auch ohne Thors Hammer waren die störrischen Radmuttern ruckzuck runtergekloppt und der 1980er 911 SC mit benagelten Sohlen gespickt.

GEMÜTLICH KANN JA JEDER

Klar, wir hätten nagelneue Range Rover mit Ohrläppchenheizung, vergoldeten Elchrammbügeln und Rentierfellsesseln mit vierstufigem Massageprogramm nehmen können, aber Roald Amundsen hat ja auch nicht auf die Erfindung des Motorschlittens mit beheizten Griffen gewartet, bis es kommod genug war, den Südpol zu erreichen. Schlittenhunde allerdings vertragen Streusalz nicht sehr gut, also wählte Veranstalter Peter Göbel eine Kompromisslösung: Es dürften schon Autos sein, aber keine zeitgenössischen. Wir waren 16, verteilt auf fünf Porsches, der jüngste Baujahr 96, zwei Dreier-BMW der Baureihe E36 und unsere Schönste und Rangälteste, eine Fulvia aus dem Jahr 1976.

„Mach doch noch mal einen Aufguss“, sagt Arne, was man Insassen im über 40 Jahre alten 911-G-Modell nicht zweimal sagen muss. Zack, den Drehschalter rumgerissen, durchstößt sengende Hitze das Cockpit wie Surts Flammenschwert. Das hältst du ohne die Hitzekacheln eines Space Shuttles aber nur drei Minuten aus. Dann schaltest du den Ofen ab, und tief unten im Fußraum leckt der böse Fenriswolf wieder mit kalter Zunge an deinen Füßen. Grüße an Loki: Dass du den nagelneuen Wärmetauscher der Heizung mit Altöl eingerieben hast, so dass es vier Tage lang wie in einer Chemiefabrik stank, hat uns ebenso wenig den Spaß versaut wie der Bypass in der Lüftung, der, egal wie du die Schieberegler zurechtgeschubst hast, immer klamme Kaltluft um die Beine wehen ließ.

Norwegen ist einfach zu schön für schlechte Laune. Manchmal hügelig, niedlich wie die Schweizer Voralpen, am nächsten Tag nackt und wild wie das schottische Hochland

– und je weiter du nach oben kommst, rau und erhaben, mit seinen monströs nackten Felsen, die zuweilen so gewaltig im Weg stehen, dass ein Heer von Zwergen unzählige Schächte hindurchgeschlagen hat, damit überhaupt eine Straße in den hohen Norden führen kann. Wer die Schweizer für große Tunnelbauer hält, muss nach Norwegen fahren. Ein halbes Dutzend Mal haben wir Fjorde abgekürzt, ohne dass Meeresgott Njörd irgendwas mitbekommen hat. Wir sind unter dem Meer hindurchgefahren.

Keine Ahnung, ob es auch die Götter waren, die Banditen nach Haugsvær schickten, um uns aufzuhalten. Vermutlich sehen wir schon Gespenster, schließlich sind wir im Reich der Wikinger, hier sind selbst Krankenschwestern und Sozialarbeiter stolz auf ihre brandschatzenden, räuberischen Ahnen. Der Typ wollte vier von uns abkassieren, von Rottenführer Göbel forderte er 540 Euro. Er behauptete dreist, er wäre Polizist und wir wären zwölf km/h zu schnell gewesen. Wir reden von Tempo 72 auf einer breiten, menschenleeren Bundesstraße.

Ein findiger Rallye-Co-Pilot wie der viermalige deutsche Meister hat selbstredend das Reglement gut gelesen und entlarvte den kostümierten Gangster. „Kann nicht sein“, sprach Göbel und zitierte den Bußgeldkatalog. Kann doch, sagte der Typ in Uniform und verwies auf eine frische Gesetzesänderung seit diesem Februar. Wir haben das Spiel mitgespielt und uns getrollt. Göbel hat bis heute nicht gezahlt, was zählte war, dass wir trotz dieses zeitraubenden Possenspiels die nächste Fähre kriegen.

Die eingestreuten Schiffspassagen geben langen Reisetagen einen schönen Rhythmus. Im Schnitt zweimal am Tag parkten wir die Boliden für ein halbes Stündchen auf stählerne Deck, genossen den Blick auf Berge und Meer, vertraten uns mit heißem Kaffee oder Tee die Beine und erfreuten uns daran, dass wir faul herumlungern doch wie mit Siebenmeilen-Stiefeln voranmarschierten.

ABKÜRZUNG MIT DEM SCHIFF

Stell dir vor, du bist Gynäkologe in Ytre Oppedal, und in Lavik, das du vom Anleger in nicht mal acht Kilometern Luftlinie nördlich sehen kannst, ist am Morgen eine Fruchtblase geplatzt. Stell dir vor, es tobt ein starker Sturm, die Fähre fährt nicht, und kein Flugzeug oder Helikopter kann starten. Du kannst gleich drüben anrufen, der Gebärenden viel Glück wünschen und wieder ins Bett gehen, über Land wirst du's kaum rechtzeitig schaffen. Der Sogne-Fjord ist der längste Meeresarm des Landes und der zweitiefste der Welt. 205 Kilometer weit ragt er ins Festland, am Ende verästelt er sich in sieben weitere Fjorde. Ohne jede Wasserüberquerung stunden beim Geburtshelfer am Ende des Tages knapp 600 Landstraßen-Kilometer auf dem Tacho. Der Landarzt wäre knapp zehn Stunden unterwegs – ohne Pinkelpausen. Wir brauchten gute 20 Minuten.



Die Götter haben den Norweger einmalige Landschaften geschenkt, grandiose Straßen passen ins Bild



ROADTRIP LOFOTEN



Die Überfahrten mit der Fähre verschafften kurze Pausen, um die erfahrenen Eindrücke zu verarbeiten

Kein Land der Erde hat eine so angenagte, zerfetzte, in Stücke gehackte Küste wie Norwegen. Die sich von der letzten Eiszeit zurückziehenden Gletscher haben Skandinavien geschändet, geschliffen und gespalten wie einst die Nordmänner englische Klöster. Von Kristiansand hinauf zum Nordkap ist Norwegen mit etwa 2.000 Kilometern doppelt so lang wie Deutschland, ein Marsch entlang der kompletten Küstenlinie würde dagegen 29.000 Kilometer umfassen, und dabei sind die Inseln noch nicht mitgezählt.

Aus Notwehr schufen die Nordmänner die, laut der englischen Zeitung Guardian, schönste Straße der Welt. Der Atlanterhavsveien war vor 100 Jahren als Abkürzung zwischen der, wegen ihrer tückischen Strömungen berüchtigten, Gegend zwischen Molde und Kristiansund als Eisenbahnstrecke angedacht – dann wurde umgeplant und 1989 fertig asphaltiert. Die nur rund acht Kilometer lange Strecke, welche sich mit Dämmen und fünf Brücken über 14 Inseln handelt, sollte ursprünglich 15 Jahre lang mautpflichtig sein, um die Kosten von 122 Millionen Kronen wieder reinzuholen. Doch die Straße, über die du wie springende Kiesel übers Wasser hüpfst, war sofort so populär, dass die Maut nach zehn Jahren wieder abgeschafft wurde.

Wir mussten Kompromisse machen. Die Götter baten jenseits der Ostgrenze Asgards um Amtshilfe und hetzten Väterchen Frost auf uns, und der schickte noch mehr Eis und Schnee. Da hätte es am Wegesrand des fünften Tages auf einsamster Panoramapiste dieses wunderbare Café am Meer gegeben, dessen liebreizende Besitzerin eigens für uns geöffnet hätte. Beim Blick auf Schaumkrönchen und Wattewölkchen hätte sie Kännchen frisch gebrühter Arabica-Böhnchen und ein frisches Kuchenbuffet gezaubert, zumindest klang das seit Monaten so in den zunehmend ausgeschmückten Erzählungen der Reiseleitung. Wie gestern auf der Atlantikstraße wären wir behände über kleine Brückchen von Fels zu Fels gehopst, mit locker eingestreuten Plauschpäuschen auf drei niedlichen Fährschiffchen, die uns dem Sonnenuntergang in Sandnessjøen nähergebracht hätten, wo wir im Scandic Havet trotz weicher Sessel stehend angestoßen hätten, nur um den anderen Hotelgästen vorzuführen, mit welchem breitem Strahl uns die Sonne aus dem Allerwertesten scheint.

Aber aufmerksamen Lesern ist schon zu Beginn des letzten Absatzes der verräterische Konjunktiv aufgefallen, der trotz jener schwärmerischen 900 Zeichen ein untrüglicher Vorbote für schlechte Nachrichten ist. Man hätte sich durch-

Max aus Recklinghausen ist so cool, der ging ein paar Tage später auf den Lofoten schwimmen.

aus neuneinhalb Autostunden am Meer entlang vergnügen können, wenn sich bei der Überquerung des Trondheim-Fjords das stahlgraue Wasser vom mausgrauen Himmel unterscheiden ließe. Zudem ist eh alles graue Theorie; weil Wochenende war, gab es keinen Räumdienst. Auf den alten Schnee hat es frisch geregnet, und die überfrierende Nässe sorgt für spiegelglatte Pisten.

DEM CARRERA 4 ZIEHT ES DAS HECK WEG

Offensichtlich nahm man uns jetzt ernst, und unsere mächtigen Feinde erkannten, dass die zwei dicken weißen Zierlinien, die dem Porsche von Maren und Peter schnell den niedlichen Spitznamen Streifenhörnchen einbrachten, in Wahrheit Kriegsbemalung sind. Wie ist sonst zu erklären, dass es unserem Jüngsten im Feld, dem erst 28 Jahre alten 993 Carrera 4, nach einer kaum nennenswerten Kurve trotz Allradantrieb plötzlich den Hintern wegzog und ihn in einen Graben plumpsen ließ, so tief, dass man dort auch einen Wikinger-Häuptling mitsamt Langschiff hätte bestatten können.

Aber jetzt bekamen die bösen Asen eine Ahnung davon, mit wem sie es zu tun haben. Erstens sprang zwei Kilometer die Straße rauf Jan-Ove, mit Jogging-Hose und Socken, nach dem Klopfen an der Tür umgehend in Arbeitskluft und Stiefel und eilte mit Trecker samt Seilwinde zu Hilfe. Zweitens haben sich die Wahnsinnigen aus Walhalla mit Max das falsche Opfer ausgesucht. Der Mann aus Recklinghausen ist so cool, der ging ein paar Tage später auf den Lofoten schwimmen, um sich aufzuwärmen. Max ist offenbar Wiederholungstäter. Er zog seelenruhig ein gepolstertes Abschleppseil aus dem Kofferraum. Eben noch schien die Reise zu Ende, kaum hatte Jan-Ove den Hebel umgelegt, stand der himmelblaue Elfer wieder auf der Piste und siehe da, außer ein bisschen Plastik am Unterboden, das beim Einlenken jenseits von 240 Sachen vielleicht einen Hauch Abtrieb auf der Hinterachse kostet, war nichts passiert.

An Tag sieben steckten die Waffeln bombenfest im Waffeleisen, offensichtlich fehlte es an Schmierung. Die ganze Nacht hatte der Sturmwind durch die Badezimmerlüftung

gepiffen, und wir begannen, die Götter zu belächeln. Diese Sabotageversuche hatten jetzt schon ein bisschen was Verzweifeltes, ähnlich wie zuvor in der legendären Altstadt von Bergen, die in alten Hansezeiten mal Tyskebryggen hieß, was „deutscher Kai“ bedeutet. In der hölzernen Altstadt genossen wir gedünsteten Stockfisch auf roter Beete, schossen am Morgen fröhliche Mannschaftsbilder vor der berühmtesten Fotokulisse Norwegens, und als simple Retourkutsche fummelte der findige Loki am Parkhausautomaten herum. Die Arbeit war unter seinem Niveau, er vergaß die Schranke zu schließen. Wir türmten, ohne zu zahlen.

Und da war die Nummer in Alesund, wo in der Nacht zum 23. Januar 1904 eine Petroleumlampe in einer Margarin-Fabrik umstürzte, seitdem sind Holzhäuser in der wichtigen Fischereimetropole verboten. Ausgerechnet der deutsche Kaiser, der den Ersten Weltkrieg lostrat, war ein großer Norwegen-Fan, er baute den 10.000 Obdachlosen eine neue Stadt. Komplette im Jugendstil errichtet, sind die bunten Häuser heute ein gewaltiges Freilicht-Architekturmuseum, das sich ganz vorzüglich vom 190 Meter hohen Aksla bewundern lässt. Im Versuch, uns das zu vermiesen, verdunkelten die Himmlischen in einer Minute den Himmel und überschütteten uns mit Schnee und Hagel. Odin soll getobt haben, als man ihm zutrug, dass wir die langen Sofas und den Riesen-Kamin im altherwürdigen Brosundet-Hotel nach der kalten Dusche nur noch mehr genossen. Wie sollen seine hölzernen Bierbänke in Walhalla da mithalten?



ROADTRIP LOFOTEN

Und dann war da noch der Sturm auf der Passstraße am Polarkreis, neben der das Willkommens-Zentrum verwaist und eingeschneit da lag, wie ein vor tausenden Jahren versteinertes Ufo. Aber die Einzigen, die sich vom strammen Eisgebläse beeindruckt ließen, waren die vom Wind gekrümmten Markierungsstangen am Pistenrand. Kaum erwähnenswert war die Schraube im Reifen von Anke und Thomas.

DIE LUCHSPFOTE RUFT

Der verhasste Gott der Christen soll ja am siebten Tage Pause gemacht haben, die Unsterblichen des Nordens dachten nicht im Traum daran zu rasten, als wir trotz aller Unbilden und Hindernisse in Lødingen von der Fähre rollten, und Hinnøya, die südliche der Vesterålen-Inseln überquerten. Bei Gullesfjord haben wir mit 68 Grad und 32 Minuten unsere nördlichste Position erreicht. Nur mal zur Veranschaulichung: Wir sind bereits nördlicher als Island, müssten auf diesem Breitengrad nach Westen den Süden Grönlands durchqueren. Wir wären oberhalb der Inuit-Siedlung Qikiqtarjuaq auf der Baffin-Insel an der Davis-Straße, der Einfahrt zur Nordwest-Passage.

Und nun hatten wir unwirtlich und doch bildschön unser eigentliches Ziel vor Augen. Austvågøya ist die östlichste und größte der Inselgruppe der Lofoten, was im Altnordischen so viel wie Luchspfote bedeutet. Tatsächlich ragt die aus 80 Teilen zusammengestückelte Felskette eher wie ein knorriger, abgenagter Finger ins Nordmeer. Es gibt in Norwegen mehr Inseln als Sterne am Himmel, aber keine sind wie diese. Anders als die sonstigen platt gedrückten Eilande, ragen hier steinerne Riesen bis zu 1161 Meter hoch aus dem Meer, als hätte jemand die Alpen geflutet. Der Himmel hängt bleischwer über weißen Gipfeln, die bedrohlich wie die Reißzähne des Fenriswolfs von Langøya im Norden herüberschauen. Hier begreifst du den Horror und zugleich die Faszination, die vor 150 Jahren über 1000 Todesmutige dazu brachte, auf fragile hölzerne Schiffe zu steigen und die letzten weißen Flecken des Globus zu tilgen. Viele wurden nie wieder lebend gesehen.

Apropos unsichtbar: Während wir uns im Restaurant neben unseren muckeligen roten Bilderbuchhäuschen im uralten Fischerdorf Kabelvåg durch die größte Aquavit-Sammlung der Welt arbeiteten, säuselte der Barmann: „Die Prognose ist perfekt“, womit er nicht den Wetterbericht meinte, der auch für morgen alle Farben im Spektrum zwischen schmutziggrau und Anthrazit bereithalten sollte, sondern die Chance auf Polarlichter, die hier oben ganz besonders bunt über den Nachthimmel lodern. Besonders heute, besonders für uns. Denkste, die Saukerle in Asgard versperren uns nicht nur konsequent die ganze Tour über den Blick in den Nachthimmel, um uns zu verhöhnen, lassen sie es woanders leuchten. Spiegel Online meldet: In dieser Nacht gab es Nordlichter deutlich weiter südlich. In Brandenburg! Wir tranken, um zu



Kann passieren: Schnelle Bergung nach kleinem Ausritt. Die Aktion drückte keinesfalls auf die Stimmung

vergessen. Wem es mit Kümmel und Koriander im Schnaps zu viel wurde, der stieg zur Vertreibung düsterer Gedanken um auf ein kühles Helles. Hier oben trinkt man „Trollfjord“, was denn sonst?

DAS ZIEL UNSERER REISE: EIN FUSSBALLPLATZ

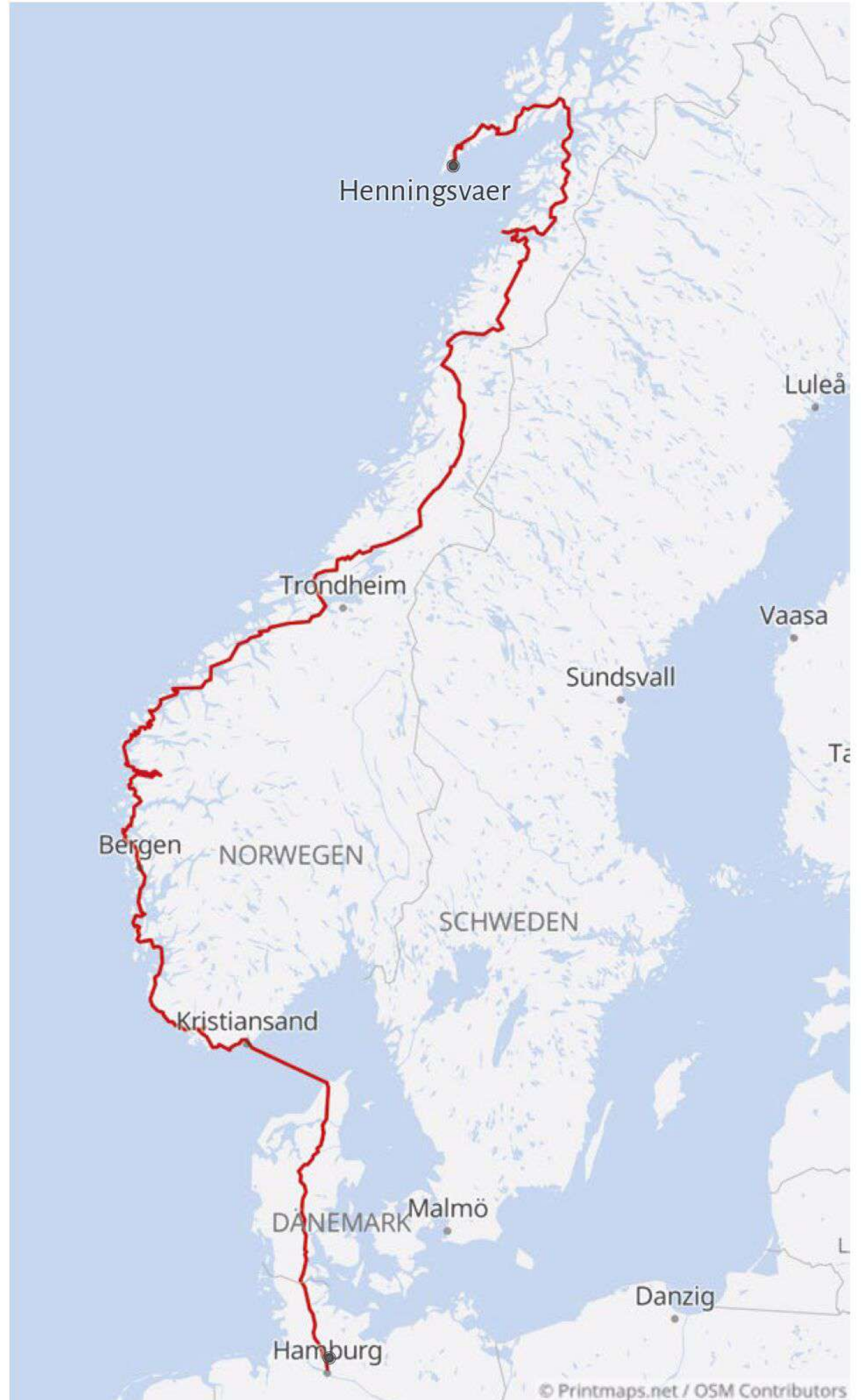
Die Lofoten indes braucht man sich nicht schöntrinken. Die majestätischen Berge sind gesäumt von langen flachen Sandstränden, die selbst, wenn keine Sonne durch die Wolken bricht, kaum weniger türkis schimmern als an der Costa Smeralda auf Sardinien. Nur ist das Meer halt nie so ruhig, weil es praktisch nie windstill ist. Und so gilt es, vor dem Elfmeter die Abdrift miteinzuplanen, denn es weht eine stramme ablandige Brise über den Kunstrasen. Das 500-Seele Dorf Henningsvær ist nicht nur wegen seines alljährlichen Musikfestivals „Codstock“ (Cod = Kabeljau) über seine Grenzen hinaus berühmt, sondern wegen seines „Stadions“, das hineingemeißelt in eine kleine Felsinsel als schönster Fußballplatz der Welt gilt.

Torhüter stehen bei der Seitenwahl vor einem unlösbaren Dilemma: Bei ablandigem Wind gilt es, eher die Seeseite zu wählen, um dem beißenden Fischgeruch der im Dorf aufgestellten Trockengestelle für Stockfisch zu entkommen. Auf der Wasserseite ist die Luft besser, aber dafür knallen dir die Gegner die Dinger mit Rückenwind noch heftiger auf die Bude. Das lustige, dilettantische Gekicke ist den Gegnern



ROADTRIP LOFOTEN

Von Hamburg aus nach Henningsvaer: Egal ob im Winter oder im Sommer, die Reise lohnt sich



STADT-LAND-FJORD UND NORDKAP-REISE 2024

Die nächste Tour in den Norden startet in Hamburg (6.-14. März) und führt mit neun Übernachtungen über die Lofoten ins schwedische Arvidsjaur. Das Nenngeld für ein Auto und zwei Personen liegt bei 7.500 Euro. Fahren, Maut und Übernachtungen in Hotels sind im Preis enthalten. Wer mag, kann bis zum 18.3. noch ein VW-Drifttraining (4.290 Euro) mit dem deutschen Rekord-Rallyemeister Matthias Kahle dranhängen. Vom 18.-29. März führt von Arvidsjaur einer weitere elftägige Tour zum Nordkap und zurück (9.000 Euro). Infos und Anmeldungen bei www.plusrallye.com

ganz oben natürlich wieder viel zu spaßig, und hier macht Loki seinen nächsten Fehler. Ausgerechnet den 944er von Marion und Thomas lässt er hüsteln und spritzen. Dumm nur, dass Thomas in seinem früheren Leben Ingenieur war. Maschinenbau-Ingenieur. Bei Porsche. Schnell hat er eine marode Zündkerze als Übel ausgemacht, und natürlich hat er Ersatz dabei.

Und so kommen wir nach einem kurzen Wutguss von oben rechtzeitig zum einzigen Sonnenstündchen in Nusfjord an, das mit seinen roten und gelben Holzhäusern eine einzige dreidimensionale Postkarte ist. Noch kitschiger als die Kulisse draußen ist nur das Landhandel-Café, das noch immer eingerichtet ist wie ein Kolonialwarenladen wie zu Michel aus Lönnebergas Zeiten. Es gibt guten Cappuccino und Kuchen, in altmodischen Sesseln, in einer Ecke hocken ernsthaft vier Frauen aus dem Dorf und stricken, im Zeitschriftenständer an der Wand lächelt von einer Titelseite Raquel Welch.

Als wir noch jung und blöd waren, als wir träumten, Brooke Shields, Bo Derek oder Sophie Marceau ins Bett zu kriegen, als wir noch erwogen, uns Prinzessin Leia und der Rebellion gegen Darth Vader anzuschließen, gab es im Kino noch den Marlboro-Mann. In einem TV-Spot der Marke „Prince Denmark“ fuhr ein Volvo Amazon bei tiefstehender Sonne am Meer entlang Richtung Norden. Seitdem ist der Traum von den Lofoten nie auszurotten gewesen. „Dann müsstest du dir da oben ja eigentlich eine anstecken“, hat Arne gesagt. Gesagt, getan. Nichtraucher seit der ersten heimlich gemopsten Kippe im Alter von elf, schmeckt das Zeug heute kein bisschen besser als damals. Aber dieses Mal geht es ja um eine kultische Handlung.

Derlei Symbolik ist den Göttern allzu geläufig, und das Dankes-Rauchopfer kocht beim Göttervater den Honigwein über. Wir sitzen bequem in rustikal gemütlicher Stube beim Abschiedessen von den Inseln, denn morgen geht von Reine die Fähre zurück aufs Festland, oder eben nicht. Ein Sturm zieht auf. Das Schiff fährt nicht. Um halb fünf aufstehen, im dunklen Schneetreiben über die gesamte Inselkette zurück, im großen Bogen die Küste wieder nach Süden, um nach 380 Kilometern Umweg rechtzeitig zum Abendbrot im schwedischen Arvidsjaur zu sein. Die Grenze ist geschlossen. Nicht der unablässig fallende Schnee ist das Problem, es ist der Wind, der in kürzester Zeit weiße Dünen auf der Passstraße auftürmt. Nach zwei Stunden Rumlungern am geschlossenen

Schlagbaum grinsen die Grenzer: „Willkommen im Norden.“ Die Schneeräumer strecken am späten Nachmittag die Waffen. An der Fulvia von Zoltan und Szylvia, die extra den weiten Weg aus Ungarn gekommen sind, um das Abenteuer mitzumachen, ist die Hinterachse steif gefroren. Kein Rad dreht sich mehr. Nach zwei Stunden geben die Schneeräumer endgültig auf. Es geht frühestens morgen weiter.

DIE FLUGGESELLSCHAFT IST PLÖTZLICH PLEITE

Ein Teil der Kohorte hat frühzeitig umgedreht. Die provisorischen Hütten unten an der Tanke am Abzweig sind alle schon belegt. Aber 50 Kilometer Weg zurück findet sich ein Hotel mit genügend Zimmern. Als gerade alle glücklich eingeeckelt haben, zündet die himmlische Sabotagetruppe die nächste Eskalationsstufe: Die Fluggesellschaft, die uns morgen heimbringen soll, hat soeben Insolvenz angemeldet und den Betrieb eingestellt. Max' Cousin Jonas setzt sich an den Flügel, der Hotelier serviert das beste Hirschgulasch aller Zeiten.

Es war der Asen letztes Gefecht. Das VW-Reisebüro, das auf den zugefrorenen Seen von Arvidsjaur am Wochenende eine große Zahl zahlender Rutschtouristen erwartet, installiert noch am Abend eine Luftbrücke, Väterchen Frost ist die Puste ausgegangen. Am Porsche geht immer wieder der Motor aus, die Fronthaube schließt nur unwillig, weil sie vereist ist, und beim Versuch, ihn für den Rücktransport per Transportlaster zu verladen, gehen die Türen nicht mehr auf – dabei war er gar nicht abgeschlossen. Lokis letzten Streich behebt ein Helfer mit eingeschlagener Seitenscheibe, aus erbärmlicher Rache fügt ihm der rachsüchtige Sohn von Riesen eine Schnittfunde zu.

Vor strahlend blauem Himmel, als wäre nie was gewesen, rodeln alle acht Besatzungen noch mal in wilden Drifts übers präparierte Eis, bevor die Mehrheit zum Flughafen fährt und es nach zehn Tagen schweren Herzens ans Abschiednehmen geht. Die Trennung fällt schwer, der Frost hat uns zusammengeschweißt. Zum Schluss ein feierlicher Schwur, dass man sich wiedersehen wird. Beim Revival im Herbst wird niemand fehlen. Von diesem Abenteuer, vom Kampf gegen die Götter vor der Fantasyfilm-Kulissen Norwegens, davon werden wir noch unseren Enkeln erzählen. Am nächsten Abend grüßen Birgitta und Matthias aus der WhatsApp-Gruppe. Sie sind noch für den optionalen Driftkurs in Schweden geblieben und haben Fotos geschickt. Von Nordlichtern. **W**

RUTSCHT QUER RÜBER!

Das wirklich wirklich wirklich einzig Gute am Winter: dieser eine Tag, an dem es so krass schneit, dass niemand hinterherkommt, hysterisch tonnenweise Salz zu streuen um Autos zu killen und Glatteis zu erzeugen. Das ist der Tag, auf den wir uns alle freuen und den wir nutzen müssen! Also: haltet die Augen (auch nachts) auf und legt die Schlüssel parat! Wir sehen uns dann Anfang des Jahres, Ihr kleinen Genießer, und blicken bis dahin neidvoll nach Skandinavien.

Wo es wirklich schneit und niemand streut.

**Auch 2024 für Euch am Start:
Eure WALTERS**

  waltermagazin

www.walter-magazin.de

IMPRESSUM

CHEFREDAKTION MICHAEL HEIMRICH, THOMAS SENN

MITARBEITER DIESER AUSGABE MARKUS STIER, CHRISTIAN SCHÖN, RAINER BRAUN, MCKLEIN, BODO KRÄLING, VERENA PROEBST, CHRIS LABROOY, FABIAN HOBERG, NILS RAULIEN, DOMINIK AMBERGER, LENA WILGALIS, PETER GÖBEL, ASTON PARROT, RICHARD MEADEN, SIMON FOX, ANDREAS SCHUBERT (GRAFIK)

VERLAG SIDEWAYS MEDIA GMBH & CO. KG, FISCHMARKT 5, 99084 ERFURT, TEL 0361 / 55058941, FAX 0361 / 55058943, INFO@WALTER-MAGAZIN.DE, WWW.WALTER-MAGAZIN.DE

ANZEIGEN & VERMARKTUNG KNUT KUMMER, TEL 0361 / 55058942, KNUT.KUMMER@WALTER-MAGAZIN.DE

ABONNEMENT WALTER ABOSERVICE, POSTFACH 104040, 20027 HAMBURG, TEL: 040/236703707, FAX: 040/23670301, WALTER@PRIMANEO.DE

ISSN 2699-125X

NAMENTLICH GEKENNZEICHNETE BEITRÄGE GEBEN NICHT UNBEDINGT DIE MEINUNG DER REDAKTION WIEDER. FÜR UNVERLANGTE EINSENDUNGEN ALLER ART ÜBERNIMMT DER VERLAG KEINE HAFTUNG. NACHDRUCK ODER VERVIELFÄLTIGUNG JEDLICHER ART, AUCH AUSZUGSWEISE, BEDARF DER AUSDRÜCKLICHEN SCHRIFTLICHEN ZUSTIMMUNG DES VERLAGES.

WALTER

HAT EIN ABO. UND DU?



4 Ausgaben

40 Euro

versandkostenfrei

Ehrensache

www.walter-magazin.de/abo

WALTER Abo-Service
Tel. 040 23 67 03 707
walter@primaneo.de



JUNGHANS

GERMANY. SINCE 1861



Z E I T F Ü R A B E N T E U E R

MEISTER PILOT AUTOMATIC Für alle, die hoch hinauswollen. Für alle, die unerwartete Wege gehen. Sie begeistert durch ihre markante Gestaltung und hohe Funktionalität – so, wie man es von einer echten Pilotenuhr erwartet. Automatikwerk, Saphirglas, wasserdicht bis 10 bar.

2714397.00

www.junghans.de

P E R S Ö N L I C H K E I T B E G I N N T A M H A N D G E L E N K