

THE COLLECTIVE

Nº 2 2022





N°2 APRIL 2022



#vorausschauend

# Wissen, was Sie um die Ecke erwartet.

Immer einen Schritt voraus zu sein, heisst für uns, nicht nur auf dem Laufenden zu bleiben, sondern unseren Blick und unser Wissen darauf auszurichten, was auf Sie zukommt. Denn unser oberstes Ziel ist die Optimierung Ihrer Finanzen. Unternehmerische Denkweise, persönliche und ganzheitliche Beratung sowie massgeschneiderte Lösungen machen uns unverwechselbar. Willkommen bei der Bank CIC, Ihrer flexiblen Bank.

#### THE COLLECTIVE

EDITORIAL	5	CARS & DREAMS	58
ZAGATO MASERATI MOSTRO	6	PROJECT MAYBACH	74
BUGATTI BOLIDE	8	CARAMBOLAGE: YNGVE HOLEN	82
SHAPES OF BEAUTY	16	AUSSTELLUNGEN 2022	94
NICK MASON	30	LEITFADEN FÜR AUTOSAMMLER	100
DOTS, DOTS, DOTS	34	AUF DIE SPITZE GETRIEBENE PERFEKTION	108
THE COLORS OF SPEED	40	REALLY FAST	114
MANRICO'S PARADISE	50	PORSCHE AESTEC GTS	124



#### **EDITORIAL**

N° 2 04 2022

BEAT IMWINKELRIED

#### Liebe Leserinnen und Leser

Das Magazin «The Collective» ist vermutlich der grösste Luxus, den ich mir zurzeit leiste. Der Aufwand ist immens und das Magazin wird nie profitabel sein. Und dennoch ist es ein wunderbarer Luxus für mich und meine Seele, die Arbeit für dieses Magazin mit den besten Leuten machen zu dürfen, die ich mir wünschen kann. Nachdem ich für die letzte Ausgabe Maximilian Riedel im Tirol besuchen durfte, sind wir Mitte Oktober nach Flensburg gereist, um Oliver Berking, Inhaber der Silbermanufaktur Robbe & Berking, kennenzulernen. Oliver leistete sich 2008 den Luxus, ohne einen Businessplan eine Werft zu gründen, welche auf den Bau und die Restauration von Holzvachten spezialisiert ist. Im November wurden wir von Manrico lachia nach Comporta in Portugal eingeladen, um mit der Fotografin Irene Kung ein Shooting seiner Sammlung mitzuerleben. In Comporta, einem Küstenort unterhalb von Lissabon, wird eine sehr spezielle Art von Luxus angeboten. Zwischen Dünen, Meer und Reisfeldern kann man hier offline gehen und sich dem «luxury minimalism» nach dem Motto «why less is more» hingeben.

Der Luxus besteht im Erleben und erreicht seinen Höhepunkt in einzigartigen Begegnungen mit aussergewöhnlichen Menschen. Der «return» ist nicht in monterären Einheiten messbar. Dafür von unbezahlbarem Wert. Eine kleine Auslese vom Erlebten finden Sie hier auf diesen Seiten wieder. Vieles behalten wir für uns. Die Eleganz vom wahren Luxus liegt im Verborgenen und wird nicht exponiert, wie das Gefühl von Seide als Futter eines atemberaubenden Kleides. Nun mögen Sie auch verstehen, warum wir bei B.I. Collection unsere Aktivitäten unter das Motto «Luxury Beyond Cars» stellen. Wir möchten für unsere Kunden mehr sein und mehr bieten, als «nur» der Lieferant von gehobenen Sportwagen zu sein. Und wir stellen das Erleben oder eben die «Experience» ins Zentrum.

Charlie Chaplin meinte: «The saddest thing I can imagine is to get used to luxury.» Da steckt viel Wahres drin und zwingt uns, Begriffe wie «Luxury Beyond Cars» und «Experience» immer wieder neu zu interpretieren und weiter zu gehen auf unserer Reise. Nie stehen bleiben. Gehen. Weiter gehen.

Neben der kontinuierlichen Neuerfindung baut dieses Magazin gleichzeitig auf ein paar Grundsätzen, welche konstant bleiben werden. Anders zu sein als die üblichen Auto- und Luxusmagazine. Keine Kompromisse bei der Qualität und Ästhetik einzugehen. Diesen Prinzipien werden wir immer treu bleiben.

Ich wünsche Ihnen eine inspirierende und genussreiche Lektüre.

Herzlichst Beat Imwinkelried

## ZAGATO MASERATI MOSTRO

Text: Beat Imwinkelried

## IKONISCH STATT NOSTALGISCH





Stirling Moss, Harry Schell, Le Mans 24 Hours, 1957

Seit mehr als 100 Jahren entwirft das Designstudio Zagato Automobile. Dass das Unternehmen nach wie vor im Familienbesitz ist, ist alles andere als selbstverständlich. Konkurrenten wie Bertone, Ital Design und Pinninfarina wurden entweder von Konzernen übernommen oder durch interne Design-Abteilungen bei den grossen Herstellern verdrängt. In meinem LinkedIn Artikel habe ich die Firmengeschichte etwas genauer dargestellt.

Dieser Artikel soll sich nun vertieft mit dem Zagato Maserati Mostro, einem besonders schönen Wurf, auseinandersetzen. Der Mostro wurde 2015 am Villa d'Este Concours d'Elegance zur Feier des 100-jährigen Bestehens der Firma Maserati vorgestellt. Der Mostro basiert dabei in technischen Aspekten wie Motor und Getriebe auf dem Maserati Gran Turismo. Über diesen Kern legt Zagato eine wunderschöne Karosserie aus Karbon, welche an den Maserati 450S angelehnt wurde. Dessen Karosserie wurde 1957 ebenfalls von Zagato in Zusammenarbeit mit dem bekannten britischen Aerodynamik-Experten Frank Costin erschaffen. Der Auftrag kam von Sir Stirling Moss, der mit dem Modell bei den 24 Stunden von Le Mans an den Start gehen wollte. Der Mostro galt bis in die 1990er-Jahre als einer der stärksten Rennwagen mit Frontmotor. Das Auto erinnert damit an die glorreiche Vergangenheit Maseratis, als der Hersteller aus Modena mit Fahrern wie Moss oder Fangio den Rennsport aufmischte.

Vom Mostro, welcher primär für den Einsatz auf der Rennpiste konzipiert ist, wurden insgesamt nur 5 Stück produziert. Alle waren sofort verkauft. In der Presse war von einem Preis von rund einer Million Euro die Rede. Einer dieser 5 Wagen tauchte im Jahre 2020 in einer Auktion bei Bonhams in Paris auf.

Dass der Mostro seine Wurzeln im Rennsport hat, sieht man sofort bei einem Blick ins Wageninnere. Der Innenraum ist äusserst spartanisch gehalten und wirkt wahrlich exotisch in einer Welt, in denen Autos immer mehr zu fahrenden Multi-Media-Erlebnissen mit eingebauten Tablets und riesigen Displays verkommen. Beim Mostro steht ganz klar das Fahrerlebnis im Vordergrund.

Zagato zeigt mit dem Mostro, wie man Alt und Neu in der Automobil-Welt verbinden kann. Der Mostro wirkt nie wie eine Kopie des legendären 450S. Vielmehr stellt er eine Neuinterpretation klassischer Formen dar. Zagato selbst spricht passenderweise davon, dass der Mostro eben «iconic» und nicht «nostalgic» sei.

Ich persönlich hoffe, dass Zagato noch lange solche anachronistischen Kleinserien baut. Sie bieten eine wohltuende Abwechslung in einer Zeit, in der sich die Hypercars einander immer stärker annähern. Dementsprechend freue ich mich schon jetzt auf die nächste Kreation aus dem Hause Zagato.

## BUGATT

Interview: Michael Köckritz

## BOLIDE

Fotos: Philipp Rupprecht

WHAT IF ...?

Von innen nach außen. Das ist Bugatti. Das Innen, das ist dieser Motor mit 16 Zylindern. Weil der bereits als ultimatives Kunstwerk verehrt und gefeiert wird, bleibt dem Rest der Angelegenheit eigentlich wenig Spielraum für wunderbar wilde Experimente. Zumindest war das unsere naive Einschätzung – bis dieser Bugatti Bolide vor uns stand. Ja, Freunde, so konsequent muss man es angehen, wenn man einem Motor eine Hommage widmet. Wir haben mit Achim Anscheidt, Director of Design bei Bugatti, dazu – und wie immer mit Freude – gesprochen.

B.I. Collection: Ohne Übertreibung lässt sich mit Blick auf den Bugatti Bolide feststellen: Wahnsinn! Wie viel Vergnügen liegt aus Sicht des Designers in einer solchen Verwirklichung?

Achim Anscheidt: Bevor ich mich an irgendwelchen stilistischen Merkmalen und Ausprägungen ergötze, ist die wichtigste Aufgabe, erst einmal zuzuhören. Zu verstehen, worum es bei einem Auto wie diesem überhaupt gehen könnte. Erst dann reagieren wir. Darin liegt meine Verantwortung und mein Anspruch an mein Team. Anders als in der Kunst muss Design immer von der Funktion her verstanden werden. Etwas, das man so mit Blick auf ein Kunstwerk als funktionslosen und eigenständigen Gegenstand nicht sagen würde. Designgegenstände – und jetzt blicke ich mal über das Auto hinaus – sind im Regelfall nicht für eine rein ästhetische Betrachtung geschaffen. Ästhetik und Gebrauch hängen hier anders zusammen als bei einem Kunstwerk.

BIC: Dennoch ist der Zusammenhang zwischen Kunst und Auto bei keiner Marke so ausgeprägt wie bei Bugatti.

AA: Das stimmt. Aber es ist nicht richtig, anzunehmen, dass der Pinselstrich die Firma definiert, weil der Begriff der Kunst in der Marke Bugatti verankert ist. Das nehmen viele Menschen an, ist aber nicht der Fall. Vor hundert Jahren wie auch heute wieder ist der Motor nach wie vor der absolute USP dieser Marke. Ich kann so viele Designpräsentation abhalten, wie ich möchte – wir wären heute nicht hier, wenn es diesen Motor nicht gäbe. Und das ist auch die Quintessenz des Projekts Bolide. Wohl wissend, und ich bin jetzt schon 16 Jahre bei Bugatti, dass wir immer um diesen Motor herumgearbeitet haben. Mit dem Bolide treiben wir das auf die Spitze, weil es eine einmalige Chance war, diesen Motor wirklich völlig frei laufen zu lassen.

#### BIC: Kein Pinselstrich?

AA: Kein Pinselstrich. Und es ist auch nicht durch eine schöngeistige Idee definiert. Stattdessen ist da ein Künstler, der es vermag, zuzuhören. Ein Künstler, der erst mal begreifen möchte, was für ein Potenzial diese Idee birgt, um von der Idee aus seine Kunst zu verwirklichen. Das ist die Expertise von Bugatti Design: technische Zusammenhänge zu begreifen und daraus am Ende ein Kunstwerk zu schaffen. Und auch nicht zu fürchten, dass die Techniker ein Projekt übernehmen und man als Designer nicht mehr zum Zuge kommt. Nein, im Gegenteil, man muss aus den Technikern erst mal 110 Prozent herauskitzeln

und dann sehen, wie man daraus in seiner Stilistik, Gestaltung und Markenwahrnehmung ein Kunstwerk kreieren kann.

#### BIC: Was waren die Herausforderungen?

AA: Zu erfassen, dass das Projekt in seiner aerodynamischen Grundstruktur ganz anders funktioniert als ein Bugatti Chiron. Beim Chiron gingen wir viele Kompromisse ein, um daraus dieses interessant-ambivalente Konstrukt eines ultimativen Gran Turismos zu erschaffen. So ist es mit dem Chiron eine Wohltat, von Stuttgart nach Rom zu fahren. Nun befanden wir uns aber zum ersten Mal in der Lage, kompromisslos auf reine Funktionalität hinzuarbeiten. Das war mit Sicherheit die größte Herausforderung, da stockte mir zugegebenermaßen ab und an der Atem.

BIC: An welchen Stellen lässt sich das konkret festmachen?

AA: Nehmen wir den sehr offen gestalteten Vorderwagen: Der besteht eigentlich nur aus Löchern – wie ein Schweizer Käse. Aber jeder Quadratzentimeter ist in seiner Funktion bestimmt. Und sie sind ganz anders belegt als beim Chiron. Da hat keine einzige Luftanströmung mehr dieselbe Funktion wie beim Chiron. Die führt in andere Kanäle, um entweder spezielle Radiatoren zu belüften, um das Monocoque anders zu umströmen – oder um die Intercooler hinter dem Monocoque anzuströmen. Das ist schon bemerkenswert. Und die Kombination mit dieser X-Grafik, die ja sehr opulent und direkt ins Gesicht springt, unterstreicht die Attitüde dieses Experiments.

#### BIC: Und der Name Bolide?

AA: Mal unter uns, am Anfang favorisierten wir den Namen «X-16» – Experiment with a W-Sixteen-Engine. Aber das war Stephan Winkelmann etwas zu militärisch und kurz. Er mag einfache, klare Namen, siehe Murciélago, Aventador, Huracán und Gallardo. Kann ich auch gut verstehen. Er gibt gerne zu: «Ich stehe auf wirkliche Namen.» Also kamen wir auf Bolide.

BIC: Das sollten wir also besser nicht schreiben? AA: Das ist mir egal (lacht).

BIC: Immerhin transportiert es Stephan Winkelmanns Vorstellungen sehr schön.

AA: Schreibt es gerne so. Ich habe kein Problem damit. Was Stephan Winkelmann für Lamborghini getan hat und jetzt sicher wieder tun wird, ist beeindruckend. Darüber hinaus bin ich ihm sehr dankbar dafür, was er mir bei Bugatti alles ermöglichte: Divo, La Voiture Noire, Centodieci, jetzt den Bolide, dazu die Derivate Pure Sport und Super Sport 300+ des Chiron, das geht alles direkt auf ihn zurück.

#### BIC: Eine erstaunliche Vielfalt.

AA: Und wir gingen das sehr planvoll an. Als Stephan Winkelmann 2017 zu uns kam, hatten wir alles einmal vorgestellt, teilweise sogar schon die Namen – Divo, La Voiture Noire, die standen schon damals fest. Die





anderen entwickelten wir über den Prozess. Neben den Modellen beschlossen wir, vor allem die Motorshows in Genf und Pebble Beach mit einem Highlight zu besetzen. Diesen Plan haben wir in den vergangenen Jahren abgearbeitet – und zwar zu fast 90 Prozent. Da waren wir ziemlich radikal in der Konsequenz.

BIC: Wie groß ist gerade hier die Gefahr, es zu übertreiben?
AA: Natürlich ist das Coach-Building etwas, das bei
Bugatti eine Renaissance erlebte. Aber ich glaube,
dass man mit Augenmaß spielen muss. Das wissen
wir auch. Wenn man nur noch Coach-Building anbietet, wird es irgendwann Standard, ist nicht mehr
speziell und hat in den Sammlungen unserer Kunden
keinen besonderen Wert mehr.

BIC: Vor der aktuellen Veränderung des Autos und vielleicht auch seiner Bedeutung ganz generell: Wird es in Zukunft für solche Ideen noch Raum geben? Oder wird es gerade deshalb diesen Raum geben?

AA: Ich glaube, dass es in der Phase der Technologieentwicklung, in der wir uns befinden, auf der einen Seite interessant ist, dass Bugatti an einer Art Front mitentwickelt und mitdenkt. Aber ich glaube auf der anderen Seite, dass es in dem Bestreben, Bugatti Kunden nicht aus den Augen zu verlieren, den Respekt davor gibt, was unsere Sammler als Wert in ihrer Sammlung haben möchten. Und das könnte eben der letzte Superlativ, der Verbrenner sein, oder ein Verbrenner plus eine Art von Hybrid. Zumal wir uns doch alle noch aut erinnern: Mitte der 1970er-Jahre, als die Quarzuhr um die Ecke kam, dachte jeder: Wer braucht denn in Zukunft noch mechanische Uhren? Das war im Grunde der Startschuss für den Erfolg mechanischer Uhren und Marken wie Patek Philippe oder Rolex. Das sind Bewegungen, die wir auch im Automobilbau sehen. Die Wertigkeit dieser mechanischen Juwelen wird immer etwas sein, das Menschen schätzen.

BIC: Das zu denken, was sonst keiner zu denken wagt?

AA: In der Art. Der Gedanke: What if? Was wäre, wenn?

Es finden sich immer Menschen, die genau das wertschätzen. Das ist kein Appell an die Ewiggestrigen, sondern an ein Verstehen von Menschen, die Werte in ihre Familie bringen möchten und diese auch nach zwei, drei oder vier Generationen erklären können: «Das war State of the Art in 2020. Schaut Euch das an.»

BIC: Gilt das auch für den jungen Kunden von Bugatti?

SB: Die Kunden, die sich mit der Marke Bugatti sehr gut auskennen, egal wie alt, erfassen sofort, dass es nicht so einfach und banal ist, beispielsweise einen voll elektrifizierten Bugatti zu bauen. Das wäre ein bisschen «me too», und das ist Bugatti nie. Niemals. Unsere Bestandskunden würden da nie unterschreiben. Und die Jüngeren, die sich eindringlicher mit der Marke Bugatti befasst haben, unterschreiben das mittlerweile auch nicht mehr, weil sie wissen, was die Würze der Marke Bugatti ausmacht. Nur Kunden, die plötzlich in der Lage sind, sich einen Bugatti zu leisten, sich aber

mit der Marke nicht auseinandergesetzt haben, mögen sagen: «Ja, Bugatti müsste auch ein vollelektrisches Auto anbieten, das auch doppelt so viel PS haben muss.» Nur: So funktioniert es meines Erachtens in der heutigen Zeit nicht. Selbst wenn wir etwas machen würden, das dreißig Prozent mehr Effizienz als andere hätte, bedeutete das nur, dass morgen oder übermorgen alle nachziehen würden. Das ist nicht unser Anspruch.

BIC: Ein bisschen naiv formuliert, steht Bugatti für größtmöglichen Luxus. Was für ein Luxus-Verständnis liegt der Marke zugrunde?

AA: Der Luxus der Marke Bugatti wird leider oft mit «überschwänglich» oder «prahlend» verwechselt. Das entspricht ganz und gar nicht meinem Verständnis. Für mich ist der Luxus der Marke Bugatti einer, der tatsächlich aus dem Inneren kommt, aus der Wertschöpfung unserer technischen Superlative, die sich nach außen tragen, inklusive Design. Das hat nicht nur etwas mit dem USP des Motors und des Antriebsstrangs zu tun, sondern mit der Art und Weise, wie wir Autos fabrizieren und mit welcher Wertigkeit wir in Molsheim Autos zusammenfügen. Es hat etwas damit zu tun, wie wir das Anwesen pflegen und wie wir mit unseren Kunden korrespondieren. Das ist eine Liebe von innen heraus, etwas, das der Kunde entdeckt und woran er sich erfreuen kann.

BIC: Wenn wir in zwanzig Jahren auf diesen Motor zurückblicken, was werden wir denken?

AA: Das Gleiche wie heute. Wir werden uns in Dankbarkeit vor Ferdinand Piëch verneigen, der so mutig war, so ein Triebwerk eigenständig und relativ starrköpfig zu entwickeln und es nicht als Rennauto laufen zu lassen, sondern diese Ambivalenz zwischen «Beauty and Beast» zu schaffen. Das erfordert enorme Weitsicht. Jeder zweite Ingenieur hätte sich hinreißen lassen, mit diesem Monster von einem Motor alles und jeden auf der Rennstrecke niederzufahren. Aber Piëch hat gesagt: «Kommt, wir machen etwas ganz Eigenes, ein Auto, mit dem man ganz cool mit seiner Frau vor die Oper fahren kann. Nicht mit Krach und Krawall, sondern souverän.» Diese zwei Charaktere, Dr. Jekyll und Mr. Hyde, in einem Auto zu entwickeln, davor ziehe ich heute noch meinen Hut und werde das auch in Zukunft immer wieder tun.

#### **BUGATTI BOLIDE**

MOTOR	W16-Motor
HUBRAUM	7.993 ccm
EISTUNG	1.850 PS (1.361 kW) bei 7.000 U/min
MAX. DREHMOMENT	1.850 Nm bei 2.000 bis 7.025 U/min
0-500 KM/H	33,62 s



## SHAPES OF BEAUTY

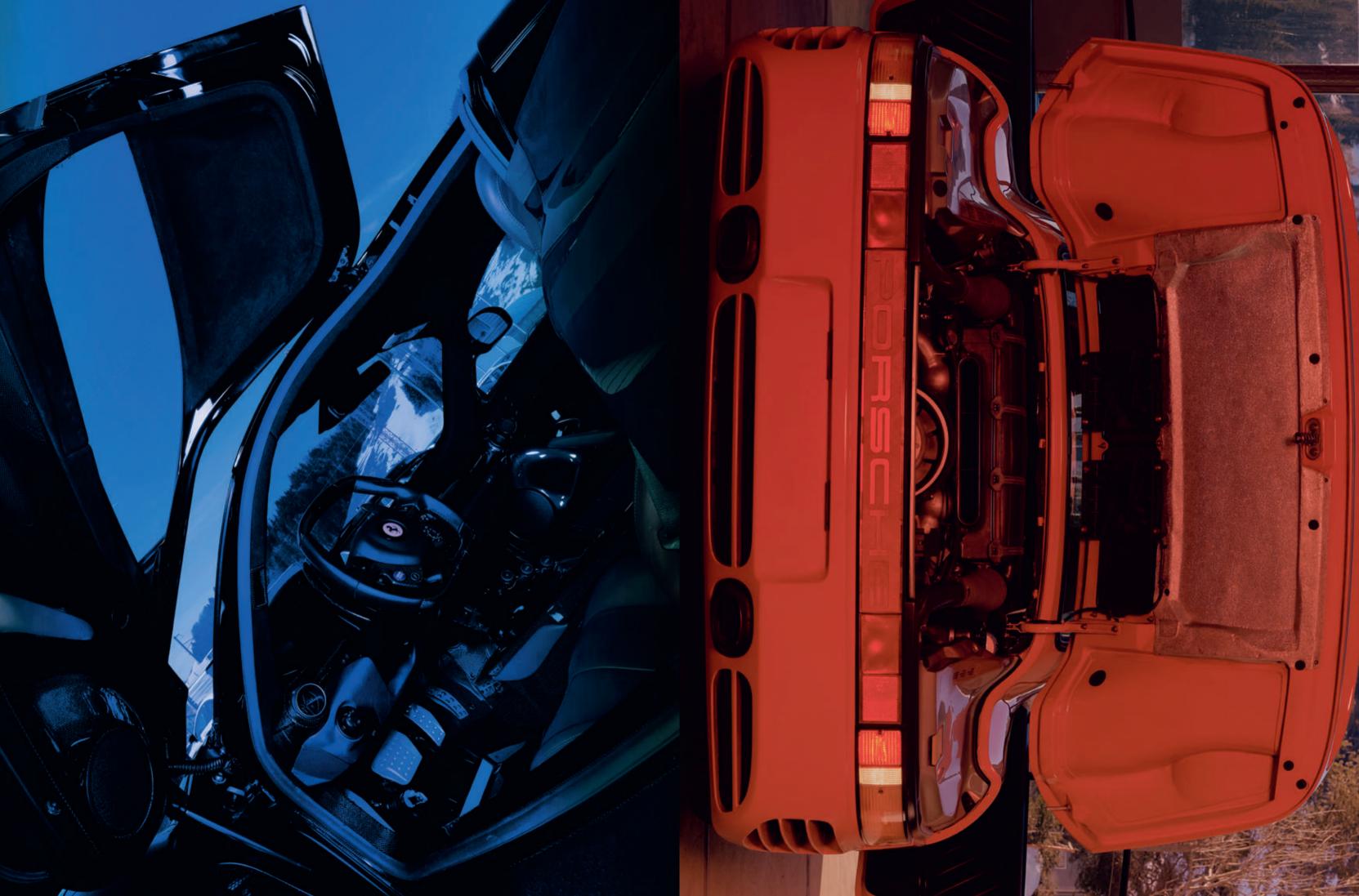














#### CREDITS

Seite 17 BUGATTI CHIRON

Seite 18/19 FERRARI 812 GTS / PORSCHE CARRERA GT

Seite 20/21 MERCEDES 230 SL / PORSCHE 904 CARRERA GTS

Seite 22 FERRARI F50

Seite 24/25 BUGATTI CHIRON

Seite 26/27 FERRARI LAFERRARI / PORSCHE 959

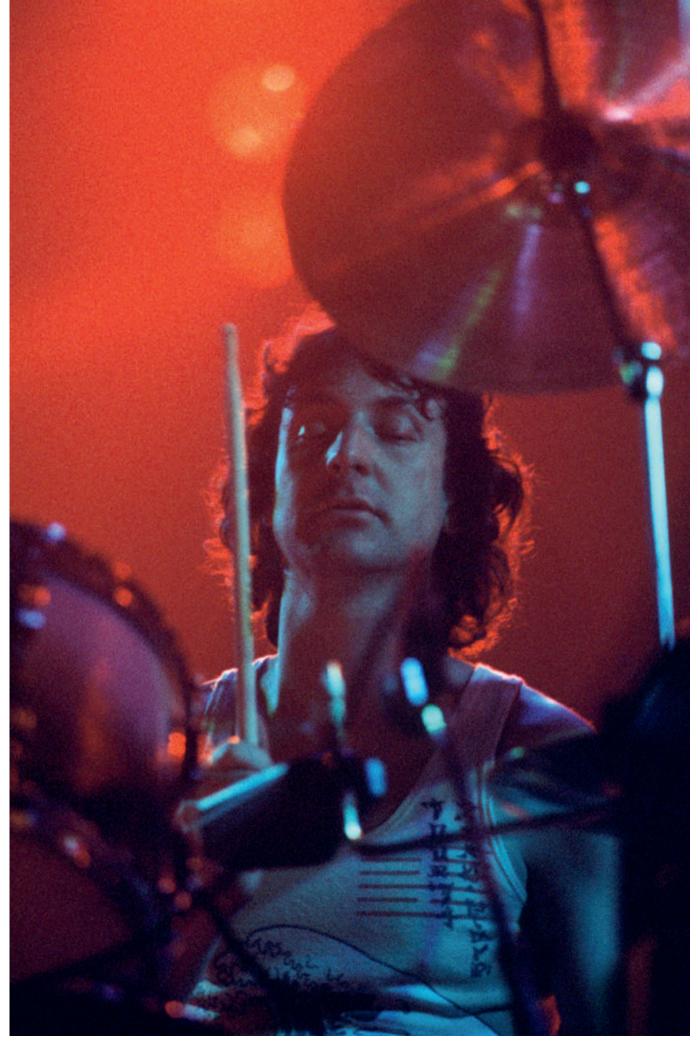
Seite 28 PORSCHE CARRERA GT

THE COLLECTIVE

## THE DRUMMER

Text: Werner Jessner

## AT THE GATES OF LE MANS



Jede Rockband braucht ihren Ruhepol. Im Fall der bombastischen, experimentellen, visionären und vor allem intellektuellen Rockband Pink Floyd war es Schlagzeuger Nick Mason. Doch selbst der Ruhigste will hie und da rocken – am liebsten laut, wild und mit historischen Schätzen auf der Rennstrecke.

Macher von Musikmagazinen sind auf der ganzen Welt eine sehr spezielle Spezies. Sie neigen exzessiv dazu, Musik in Listen zu legen. Nick Hornbys mit John Cusack in der Hauptrolle verfilmtes Buch «High Fidelity» übertreibt hier keineswegs. Auf eines ist jedenfalls seit Jahrzehnten der Bestof-Listen Verlass: Pink Floyds siebtes Studioalbum «Wish You Were Here» aus dem Jahr 1975 landet garantiert unter den Top-100 der «All Time Greats» – und wird in der Nachbesprechung doch leise verrissen. Der Grund ist banal: Es ist schlicht zu erfolgreich, und so etwas kann der Listen-Schreiber von Welt, der den kompletten Kanon der Popmusik im kleinen Finger hat, nur sehr schwer verzeihen. Dabei übersieht er viel: Die Komplexität des vier Schichten dicken Covers der Original-LP, angeführt vom ikonischen Foto des Storm Thorgerson mit dem Shakehands eines brennenden Mannes. Oder Kleinode, die ihre Magie erst später entfalten sollten wie das bedrückende «Welcome to the Machine». Doch was kümmert den Baum, wenn ihn die Hunde anbellen: Bei 20 Millionen verkauften Tonträgern blieb den Band-Mitgliedern in der guten Zeit des Musikbusiness durchaus etwas zum Leben übrig.

#### BAND MIT ANSPRUCH

Für alle, die die Band-Historie von Pink Floyd nicht sofort parat haben: Im Wesentlichen muss man sich vier Menschen merken. Zuerst Syd Barrett, erster Sänger und Gitarrist. Genial, aber leides früh out durch zu viele Drogen. Dann David Gilmour und Roger Waters, zwei Streithähne an Mikro und Saiten, deren Konkurrenz um den Nummer-Eins-Status nach Barretts Abgang das Schaffen der Band jahrelang befruchtete und sie zuletzt bitter spaltete. Schließlich Nick Mason, der Mann hinter der Schießbude, der den Rhythmus vorgab und sich ansonsten ruhig verhielt. Was Charlie Watts den Rolling Stones war, war Mason Pink Floyd. Man schätzte einander, selbst wenn die Stones stets Wert auf ihre quasi-proletarischen Wurzeln legten, Pink Floyd jedoch den Geruch von Architektur- und Kunst-Universität nie ablegten, aus deren Umfeld sie kamen.

#### DIE SAMMLUNG WÄCHST

Nach dem epochalen Erfolg von «Wish you were here» beschloss Nick Mason, einen Teil der Tantiemen klug in Unfug anzulegen. Er, Sohn eines Dokumentar-Filmers und selbst

Architekturstudent, hatte stets einen soft spot für schöne Autos gehabt. Nun war es Zeit, die atemberaubende Summe von 37.000 Pfund Sterling in einen Ferrari 250 GTO aus den frühen 1960er-Jahren zu investieren. Umgerechnet entsprach das dem Gegenwert von drei Porsche 928, der in diesem Jahr präsentiert worden war. Wer würde drei Porsches für einen alten Ferrari stehenlassen? Nick Mason hieß der Mann, und an den Neuwagen vorbeizugehen war finanziell vermutlich die beste Entscheidung seines Lebens. 2018 wurde ein Ferrari 250 GTO für 48,5 Millionen Dollar versteigert. Das entspricht dem Gegenwert von 250 gut ausgestatteten Porsche Panamera.

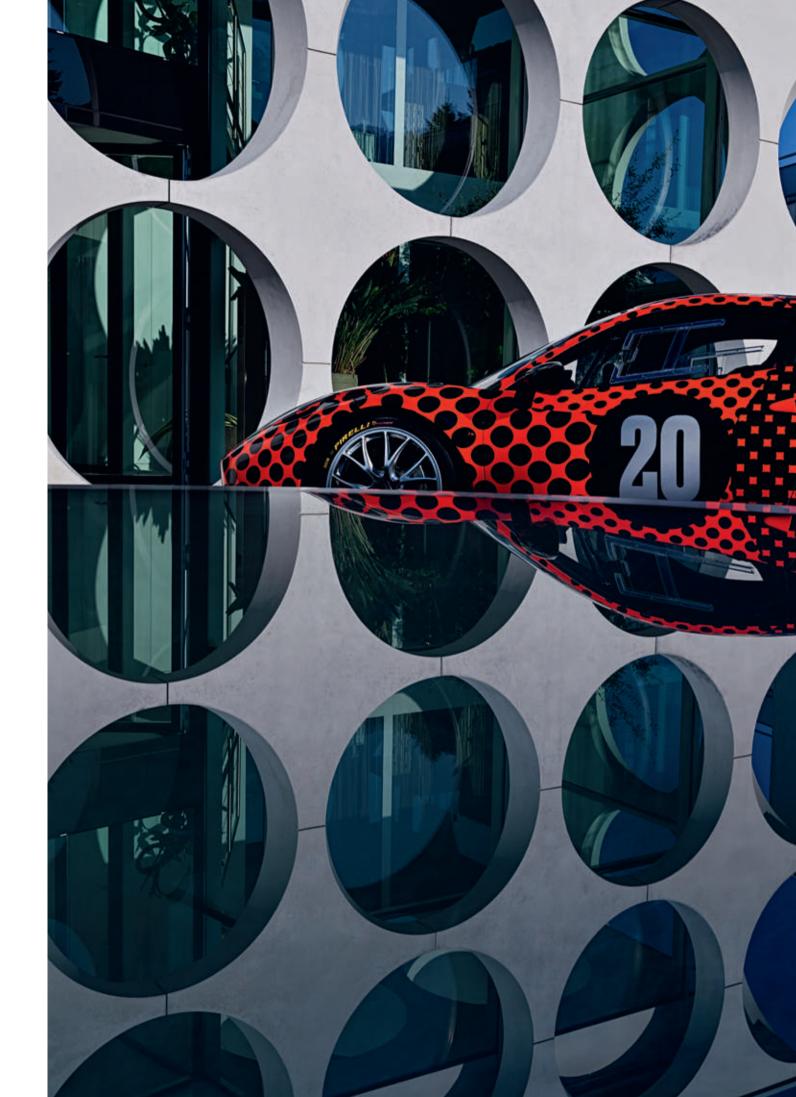
Aber vermutlich würde Nick Mason die auch nicht wollen. Seine Garage ist ohnehin gut gefüllt, vor allem mit Rennwagen. Wenn er will, kann er morgens mit einem Ferrari F40 ins Tonstudio fahren, einem ultrararen McLaren F1 GTR aus dem Vorbesitz von Ex-McLaren-Gründer Ron Dennis oder diversen Maserati, Bugatti oder Jaguar.

#### RACER AT HEART

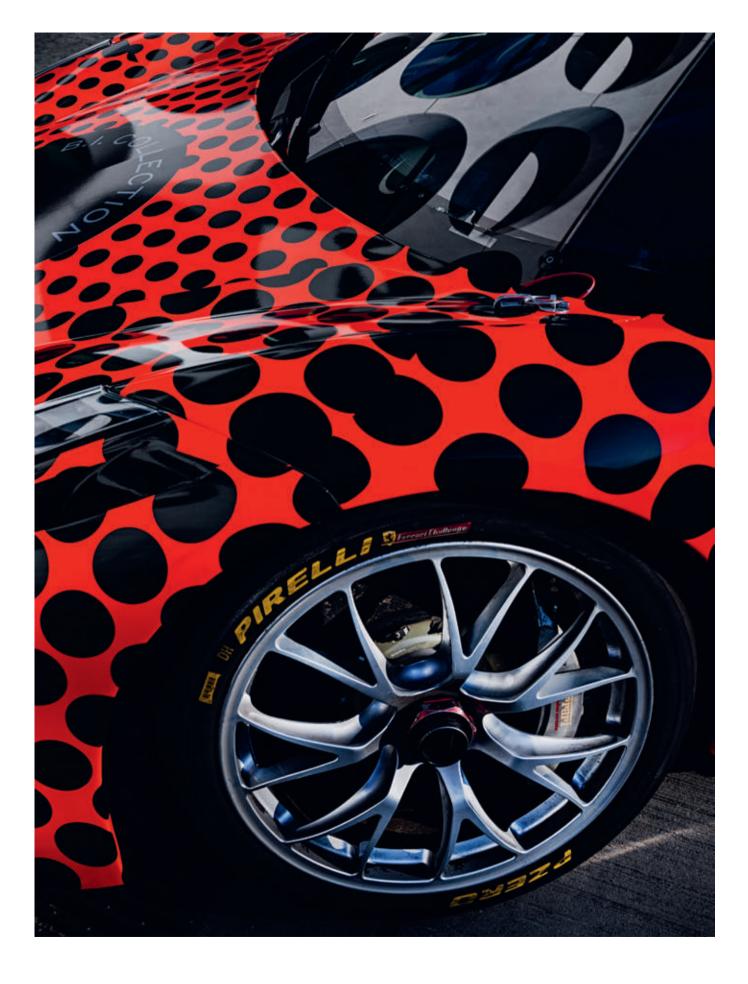
Nick Mason war nicht nur am Drum-Set ein motorisches Genie, er war es auch im Rennwagen. Von 1979 bis 1984 stand er jedes Jahr bei den 24 Stunden von Le Mans am Start und spielte währenddessen die legendären Alben «The Wall» und «The Final Cut» ein. Mehr als die Ergebnisse (zwei Ausfälle, eine Disqualifikation, Platz 18 als bestes Ergebnis in der Wertung) sagen die wilden, gefährlichen, schlicht legendären Autos, mit denen der inzwischen zum Ritter geschlagene Mason am Start war: Porsche 956, BMW M1, Prototypen von March und Lola. Die Saat hatte einst sein Vater Bill gesät, der 1952 eine Doku über das legendäre Rennen an der Sarthe gedreht hatte. «Seit ich ein Schulbub war, wollte ich in Le Mans starten», sagte der spätere Schwiegervater des Rennfahrers Marino Franchitti. Um nach seinem ersten Start durchzuschnaufen: «Ich hatte nicht erwartet, dass ich den Atlantik in einem Ruderboot überqueren müsste. Aber das war es.» Pink Floyd lösten sich 2015 auf. Mason hat nach wie vor Freude an seinen alten Autos. 2017, im Alter von 73 Jahren, stopfte er seinen drei Millionen Pfund teuren McLaren F1 GTR, einen von neun des Jahrgangs 1996, Chassis 10R, in Goodwood in die Leitschienen. Die gute Nachricht: Die Pretiose war reparabel. Seither ist sie der Ruhepol in Masons Halle in Südengland.



Nick Mason von Pink Floyd in seinem Maserati 250F Sportwagen









THE COLLECTIVE THE COLORS OF SPEED

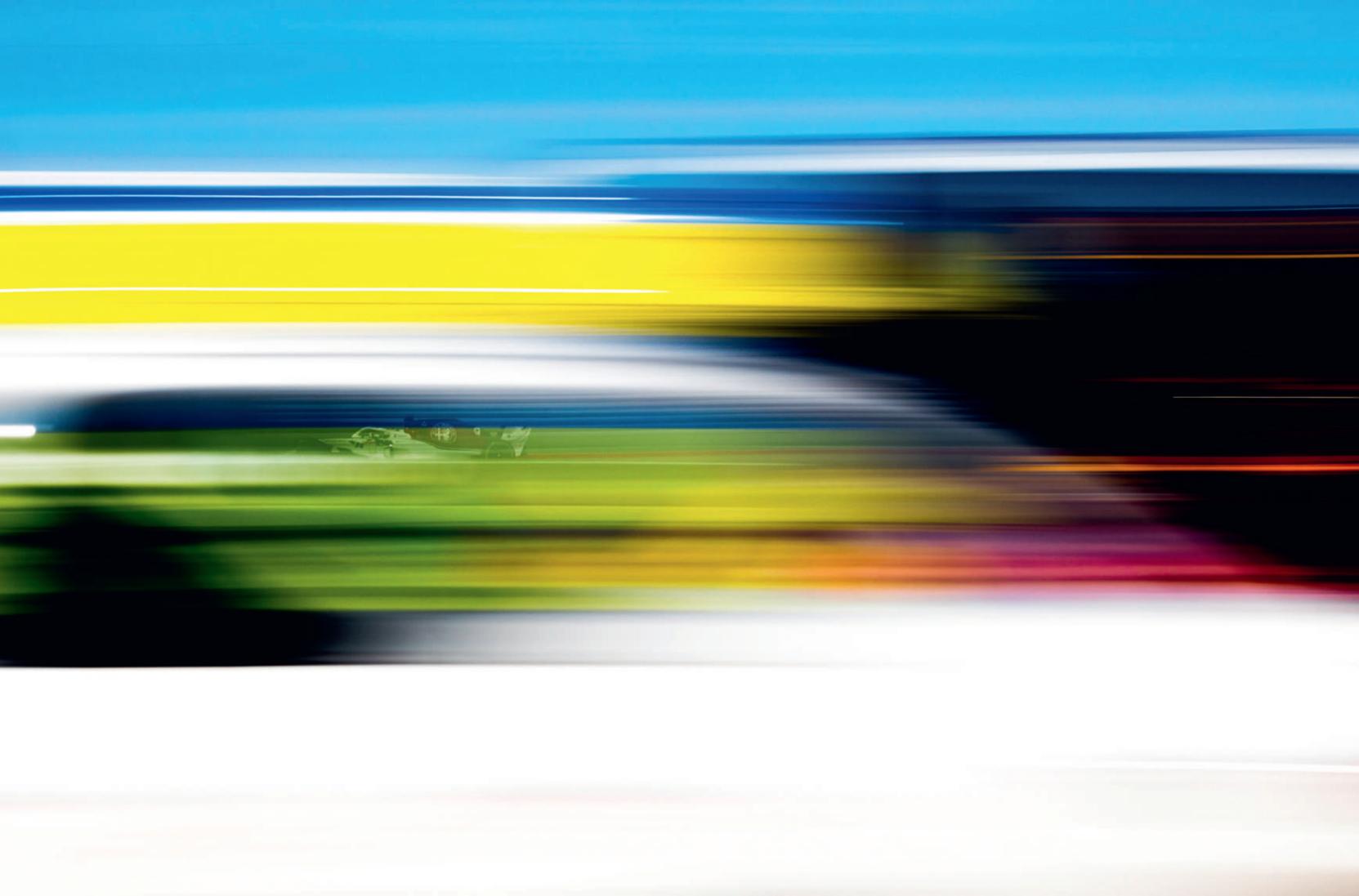
## THE COLORS OF SPEED



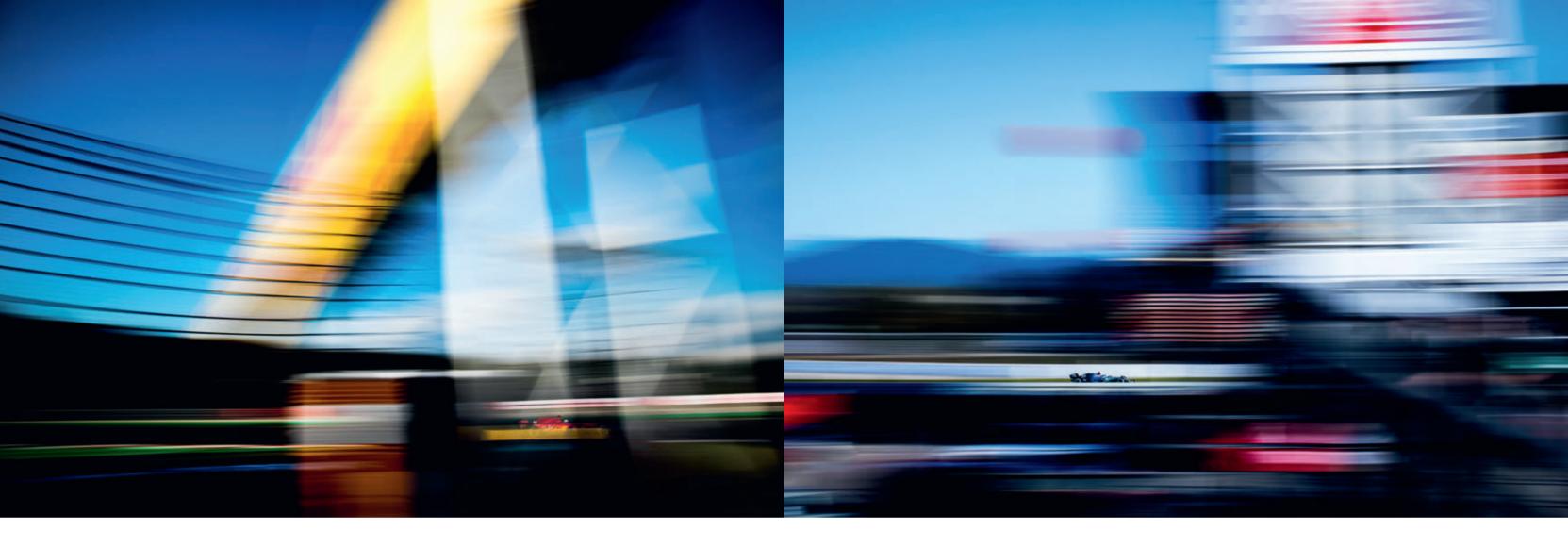


China Grand Prix, 2017

Belgia Grand Prix, 2018







VR, 2020

#### VLADIMIR RYS

Vladimir fing im jungen Alter von fünfzehn Jahren an zu fotografieren. Die Stadt Prag, in der er geboren wurde und aufwuchs, prägte seinen fotografischen Blick und mittlerweile markanten Stil nachhaltig. Die zahlreichen Abende, die er in der Dunkelkammer verbrachte, erweckten seine grosse Leidenschaft für die klassischen Verfahren der Fotografie, die seine Arbeit von Anfang an beeinflusst haben.

Die grösste tschechische Sporttageszeitung Deník Sport stellte ihn im Jahr 1996 als Forograf ein, ehe er zwei Jahre später für die Fussballzeitschrift Hattrick fotografierte. Im Jahr 2002 zog er nach Deutschland und wechselte zur Fotoagentur Getty Images, für die er bis 2010 tätig war.

Vladimirs Arbeit umfasst ein breites Spektrum an Themen; es reicht vom Sport über Reportagen und Porträts bis hin zur Werbefotografie. Seit 2005 legt er sein Hauptaugenmerk auf die Formel-1-Fotografie, er gilt als einer der einflussreichsten Fotografen des Sports. Sein unverkennbarer Stil verzichtet auf einen übermässigen Einsatz von Nachbearbeitungswerkzeugen und schöpft vor allem aus seiner Erfahrung in der analogen

Fotografie. Dies hat ihm auch ausserhalb des Fahrerlagers der Formel-1 grosse Anerkennung verschafft. Seine klassische Arbeitsweise bleibt auch im digitalen Zeitalter ein Massstab für die Formel-1-Fotografie.

Sein markanter Stil hat ihm zahlreiche Auszeichnungen und ein vielfältiges Kundenspektrum eingebracht. Zu diesen gehören: der tschechische Preis «Fotograf des Jahres 2000», der deutsche Preis «Fotograf des Jahres 2010», «Formel-1-Fotograf des Jahres 2008» des Red Bulletin Magazine sowie «Formel-1-Fotograf des Jahres 2014» des italienischen Motorsportverbandes Confartigianato Motori.

Was ihn am allermeisten inspiriert ist der magische Moment, in dem Blick, Licht, Komposition und technisches Können in einem Sekundenbruchteil zusammenfliessen und ein aussergewöhnliches Foto entstehen lassen. Er glaubt fest daran, dass sein nächstes Bild sein bestes sein wird.

Vladimir lebt in Athen und Düsseldorf, er ist stolzer Botschafter von Canon und f-stop gear.

## MANRICO'S



## PARADISE

Als wir aufbrachen, um Manrico Iachia im portugiesischen Küstenort Comporta zu besuchen, machten wir uns auf grossartige Architektur und luxuriöse Autos gefasst. Doch dann zeigte uns der langjährige Wirtschaftsführer und Kosmopolit nicht nur sein Anwesen und seine Sammlung, sondern nahm uns mit auf eine atemberaubende Reise durch sein bewegtes Leben.

Text: Anke Fischer Fotos: Irene Kung

Eben erst in Lissabon gelandet, erreichen wir unser Ziel bereits nach einer Stunde Fahrt in südlicher Richtung. Comporta, ein ruhiger Küstenort am Atlantik, ist immer noch stark geprägt von der Landwirtschaft, insbesondere dem Reisanbau. Das bezaubernde Anwesen von Manrico Iachia liegt etwas abseits, versteckt zwischen Dünen, Meer und Reisfeldern. Mit Eingabe des richtigen Codes (es handelt sich um eine Ferrari-Modellzeichnung) öffnet sich das Tor zum Areal – und damit zu einer ungeahnten Welt: strohbedeckte Strandhütten, wie sie die Fischer und Reisbauer schon vor vielen Jahrzehnten bewohnten, und freistehende Gebäude mit Fassaden aus geflochtenem Schilf und palmengedeckten Giebeldächern. Traditionelle lokale Architektur, die ihren Charme erhalten konnte und über die Jahre zu einem regelrechten Wohnparadies entwickelt wurde.

Auch im Inneren der Cabanas ist alles minimalistisch gehalten, dennoch wurde mit viel Finesse und Liebe zum Detail dekoriert. Die gewebten Teppiche stammen aus Marokko, die Holzmöbel und Textilien aus Bali und Peru. Eine unbeschreibliche Mischung aus ländlich und kosmopolitisch, aus lokal und international. Diese Art der Ästhetik, auch als Comporta-Stil bekannt, wurde von Manricos Ehefrau Vera entwickelt. Vera stammt aus dem Espírito Santo Clan, einer der mächtigsten Bankendynastien Portugals, und hat das Grundstück zusammen mit Manrico vor 35 Jahren erworben.

Das Gebiet wurde im Laufe der Revolutionsjahre und der Herrschaft der Kommunisten heruntergewirtschaftet. Anschliessend befand sich das 58 Quadratmeilen grosse, aus Wäldern, Reisfeldern und Ackerland bestehende Anwesen der Herdade da Comporta im Privatbesitz und wurde hauptsächlich zur Entenjagd genutzt. Manricos persönliche Geschichte lässt uns nachspüren, wie der einst verwahrlose Ort seine magische Wirkung auf zauberhafte Weise entfalten konnte. Gleichzeitig hinterfragt sie, was Luxus heutzutage alles bedeuten kann.

#### ERSTE ERFOLGE IN PARIS

Manrico Iachia wurde 1952 in Bologna geboren. Bereits mit 17 Jahren verliess er sein Elternhaus und zog allein in die Region Triest, um seinen eigenen Lebensweg zu gehen. Schon damals war er innerlich getrieben, Situationen aktiv zu beeinflussen, zu verändern und «on top» zu sein. Seine Familie war in Bologna sehr bekannt, da sie Gründungsaktien der Generali Versicherung besass und damit eine enge Verbindung zum Konzern hatte. Als sein Vater bereits im Alter von 50 Jahren verstarb, musste sich Manrico als ältester Sohn um seine Mutter und seinen jüngeren Bruder kümmern. Da die Verbindung zur Generali Versicherung bestand, Manrico aber aufgrund der grossen Bekanntheit seiner Familie nicht in Italien arbeiten wollte, entschied er sich für Frankreich. Von Paris aus wagte er den Einstieg in die Versicherungsbrache.







Dank seiner offenen Art knüpfte er in der neuen Heimat schnell Kontakte in allen Gesellschaftsschichten und baute sich ein Netzwerk auf. Und trotz seines jungen Alters traute sich Manrico, auch bekannte Persönlichkeiten anzusprechen, um sie für sich und Geschäfte mit der Generali zu gewinnen.

So lernte er auch den Bürgermeister eines Pariser Vororts kennen. Ein Anwalt, mit dessen Kanzlei er eine langfristige Zusammenarbeit initiieren konnte. Dieser Anwalt wurde später Haushaltsminister, dann Innen- und Wirtschaftsminister und zuletzt Staatspräsident der Französischen Republik – es handelte sich um Nicolas Sarkozy.

#### WIE EIN FISCH IM WASSER

Den nächsten Karriereschritt machte Manrico in London, wo ihn die Generali hingeschickt hatte, um die lokale Niederlassung in Schwung zu bringen. Auch in der englischen Hauptstadt konnte er erfolgreich ein Netzwerk aufbauen, bald bewegte sich Manrico in Kabinettskreisen um Margaret Thatcher. Zu dieser Zeit waren auf Londons Strassen sehr viele klassische Fahrzeuge – Bentley, Jaguar, Range Rover – unterwegs. Es war die Initialzündung für Manricos Passion für klassische Luxusfahrzeuge. Er kaufte sich secondhand einen blauen Bentley, mit dem er am Concours d'Élégance des Aston Martin Club teilnahm. In Paris wiederum besass er einen Ferrari 308, mit dem er Rennen fuhr, die der Ferrari Club de France auf legendären Strecken veranstaltete. Im Kreis der leidenschaftlichen Autoenthusiasten fühlte sich Manrico «wie ein Fisch im Wasser», wie er sagt. Die Generali war damals die drittrösste Firma der Welt - und Manrico weiterhin auf Erfolgskurs.

#### CRAZY LIFE IN NEW YORK

Schon bald winkte eine neue Aufgabe. Manrico sollte für Europ Assistance, einen global tätigen Anbieter für medizinische Hilfsleistungen, die Niederlassung in Washington aufbauen. Generali war damals Hauptaktionär von Europa Assistance. Seine erste Amtshandlung: Er verlegte die Büros von Washington nach New York – in die 86. Etage des World Trade Center. Manrico war erst 32 Jahre alt und wusste, dass er einen guten und erfahren Verwaltungsrat an seiner Seite brauchte. Mit Alessandro Codero di Montezemolo konnte er einen guten Freund für diese Aufgabe gewinnen. Alessandro – ein Cousin 2. Grades von Luca di Montezemolo – und seine Frau, Catherine Bradle, waren ein prominentes Paar der New York und Southampton Society.

Dies öffnete Manrico weitere Türen und schon bald konnte er mit American Express einen sensationellen Deal abschliessen. Dieser legte den Grundstein, um medizinische Services weltweit in Versicherungspaketen anzubieten – und den Einstieg ins Kreditkartengeschäft. Werbewirksam flog der Helikopter mit der Aufschrift «Europ Assistance» und rettete überall auf der Welt Menschen. Drei Monate meldete sich auch Konkurrent VISA.

In New York führte Manrico ein äusserst schnelles und bewegtes Leben. Er arbeitete viel, schlief vor Mitternacht ein paar Stunden in seinem Appartement, anschliessend machte er sich im Smoking ins Nachtleben auf. Sein Trick war effek-

tiv: Während die reichen Herren die schönen Damen zum Essen ausführten und irgendwann müde wurden, stand Manrico frisch und erholt im Studio 54 bereit, um die Damen zu unterhalten. So lernte er auch seine zukünftige Frau kennen, die bereits seit neun Jahren für Andy Warhol arbeitete und den damaligen Lifestyle von Kunst, Design und Vibration perfekt verkörperte. Mit Vera und Manrico prallten zwei unterschiedliche Welten aufeinander, doch schon bald entdeckte der Wirtschaftsmanager die Partywelt des genialen Andy Warhol für sich. Er tauschte Smoking gegen Jeans und fand neue Inspiration in der Kunst- und Musikszene.

#### LUXUS IN DER WILDNIS

Nach drei Monaten wussten Manrico und Vera, dass sie den Rest ihres Lebens zusammen verbringen wollten. Kurzerhand reisten sie nach Portugal, damit Manrico bei Veras Mutter um die Hand der Tochter anhalten konnte. Bei ihrer Ankunft erfuhren sie, dass die Mutter über das Wochenende ein grosses Fest mit zahlreichen bekannten Familien veranstaltete. Zwischen Gästen wie den Agnellis, den Pirellis und den Brandolinis fühlte sich Manrico zwar sehr wohl, doch die grosse Frage an die Schwiegermutter in spe musste er verschieben.

Die vielbeschäftigte Dame hatte allerdings erst drei Tage später wieder einen freien Termin und so fuhren Vera und Manrico nach Comporta, wo Vera ihre Jugendzeit verbracht hatte. Trotz verdeckter Landschaft und heruntergekommen Hütten waren die beiden vom Licht und der Klarheit des Himmels fasziniert. Die hügeligen weissen Dünen erstreckten sich kilometerweit, die Wellen brachen im türkisfarbenen Meer. Enrico und Vera entdeckten zwei kleine zerstörte Stroh-Cabanas und machten die Eigentümer – ein altes Ehepaar – ausfindig. Es war eine Herzensentscheidung, die beiden Cabanas für 500 Dollar zu kaufen, bevor sie wieder zurückkehrten.

Pünktlich zum vereinbarten Termin sass Enrico am Schreibtisch mit Veras Mutter, die Agenda und Stift vor sich liegen hatte. Als er sein Anliegen kundtat, war die Reaktion harsch: «Niemals!» Doch Vera, die hinter der Türe gewartet hatte, intervenierte so lange, bis die Mutter ihren Segen gab. Sechs Monate später fand die Hochzeit statt, natürlich ebenfalls in Portugal.

#### «WIR FLOGEN EINFACH MIT DER CESSNA UM DAS WORLD TRADE CENTER»

Zurück in New York genossen die Frischvermählten ihr aufregendes Leben. Manrico flog mit Vera in seiner Cessna den Hudson River entlang, anschliessend drehte er eine «Acht» um das World Trade Center. «Das waren unvorstellbare Zeiten», sagt Manrico mit leuchtenden Augen. Sie haben viel gearbeitet, waren beide auf dem Höhepunkt ihrer Karrieren und sehr glücklich.

Als Andy Warhol im Februar 1987 unerwartet verstarb, war dies für Vera ein Schock und gleichzeitig die Chance, wieder nach Europa zurückzukehren. Sie verlegten ihren Lebensmittelpunkt nach Paris, wo Manrico wieder für die Generali tätig wurde. Vera wiederum trat eine Stelle als Assistentin des bekannten Innenarchitekten Jacques Grange an. Sie übernahm spannende Projekte wie die Innendekoration der

#### THE COLLECTIVE

Yacht von Caroline von Monaco, gleichzeitig arbeitete sie mit Manrico in Comporta an ihrem kleinem Paradies. Sie liessen den Müll mit Bulldozern wegkarren, legten mit Sand Strandwege an und erschlossen die Cabanas mit Wasser und Strom. Nach der Fertigstellung folgten Fotoshootings von Vogue und Besuche von Freunden wie Jacques Grange und Amyn Aga Khan. Alle waren überwältigt von diesem «Paradies of Simplicity», wie sie es nannten.

Nach und nach suchte Manrico nach weiteren Grundstücken für seine Freunde, auch Jacques Grange, Veras Mutter, Anselm Kiefer oder Philip Stark wollten ein eigenes Anwesen im Paradies. Vera vergrösserte derweil ihr eigenes Resort um weitere Cabanas und perfektionierte ihren Inneneinrichtungsstil. Manrico arbeitete nach wie vor sehr viel, in der Freizeit widmete er sich seinen Fahrzeugen. Von eigens aus England eingeflogenen Mechanikern, die eine Garage in der Nähe gründeten, liess er seine Classic Cars individuell und aufwendig restaurieren. In dieser Zeit fuhr Manrico auch zahlreiche Rallyes und Concours.

#### MANRICOS ARTEFAKT: DER SILBERNE BENTLEY

Mit seinem legendären Bentley R Type Continental mit dem Nummernschild ABC 12 ist Manrico seit 1990 unterwegs. Ursprünglich war das Fahrzeug tiefblau, doch er liess den Lack entfernen und die Leichtmetallkarosserie polieren, bis der Bentley silbern strahlte und reflektierte. Auf der Beifahrertüre sind die Rennen angegeben, an denen er mit seinem Bentley teilgenommen hat:

- Louis Vuitton Classic China Run 1998
- 1000 Millas Argentina 1998
- Louis Vuitton Bagatelle 2000
- 50th Anniversary Silverstone Louis Vuitton 2002
- Louis Vuitton Classic Boheme 2006

Übrigens wurde genau dieser Bentley vor 23 Jahren gestohlen – nach einem Schiffstransport nach Australien war der Container plötzlich leer. Die Aufregung war gross, doch trotz zahlreicher Abklärungen und Telefonaten blieb das Fahrzeug vorerst verschollen. Erst ein Jahr später meldete sich unverhofft ein anonymer Anrufer, der wusste, wo das Fahrzeug zu finden war. Seither befindet sich das Prachtexemplar wieder in Manricos Sammlung in Comporta. Eigens für seine Autoleidenschaft hat er in der Nähe seines Anwesens eine Halle errichten lassen, in der nicht nur ein Teil seiner Classic Car, Motor- und Rennräder stehen, sondern auch unzählige Erinnerungen. Fotos und verschiedenste Accessoires, die einen eindrucksvollen Streifzug durch sein bewegtes Leben ermöglichen.

#### HÖHE- UND WENDEPUNKT

Nach sieben Jahren Pendeln zwischen Frankreich und Portugal ergab sich die Gelegenheit, in Portugal eine Niederlassung der Europ Assistance zu gründen. Dank der Zusammenarbeit mit Espírito Santo wuchs der Standort schnell und diente schon bald als Sprungbrett nach Brasilien. Es folgten neue Standorte in Argentinien und Chile, die Manrico aufgebaut und geleitet hat. Mit dem Sitz im Verwaltungsrat der Generali Holding in Paris übernahm er zusätzlich Verantwortung für die Region Asien. Als Präsident und CEO von Portugal, South America und Asia arbeitete er rund um die Uhr und umrundete die Welt fünf Mal pro Jahr.

Auch privat war viel passiert. Manrico war Vater von zwei Töchtern und einem Sohn, die Strandhütten in Comporta waren zu diesem aussergewöhnlichen Resort geworden und auch seine klassische Fahrzeugsammlung machte ihm grosse Freude. Der Wendepunkt kam, als Vera krank wurde und verstarb. Manrico beendete seine Karriere und kümmerte sich fortan um seine Kinder. Die grosse Trauer nach Veras Tod, die Manrico und die Kinder verspürten, habe sein Leben komplett verändert, so Manrico. Heute lebt er zwischen Comporta, Lissabon und Gstaad, wo er sich um die Weiterentwicklung des Gstaad Yacht Club kümmert.

Bei unserem Besuch in Comporta durften wir in Manricos Welt eintauchen und einen aussergewöhnlichen Businessman, Kosmopoliten und gleichermassen herzlichen Gastgeber kennenlernen. Immer getrieben von überdurchschnittlicher Qualität und Leistung – und jederzeit die Fäden in der Hand. Estote parati!

IRENE KUNG

In Comporta durften wir selbst erleben, wie sehr Manrico von speziellen Menschen umgeben ist und wie diese immer wieder mit seinem Lebenswerk verschmelzen. Begleitet hat uns seine gute Freundin, die bekannte Fotografin Irene Kung. Somit gehört Irene mit zu diesem kleinen Kunstwerk, da sie die vielen Momente nicht nur auf ihre ganz eigene Art festgehalten, sondern mitkreiert hat. Ihre lebendige Intuition, Ihre Freundschaft zu Manrico und gleichermassen eigenständige Kunst geben diesen Fotografien eine ganz besondere Bedeutung.

Irene Kung ist eine schweizer Fotografin und Malerin. Ihre Bildkompositionen von Denkmälern und Bäumen, die sie international bekannt gemacht haben, sind von ihrem ganz persönlichen und unverwechselbaren Stil durchdrungen. Ihre Fotografien wurden in Gruppen- und Einzelausstellungen in Nordamerika, Grossbritannien, Italien, der Schweiz, Frankreich, Argentinien, China und vielen anderen Ländern der Welt ausaestellt.

Sie wurde u.a. zu folgenden Projekten eingeladen:

Civilization: The Way We Live Now, Seoul, Beijing, Melbourne, Marseille, 2020/21 Beijing

Genesis project, 2018

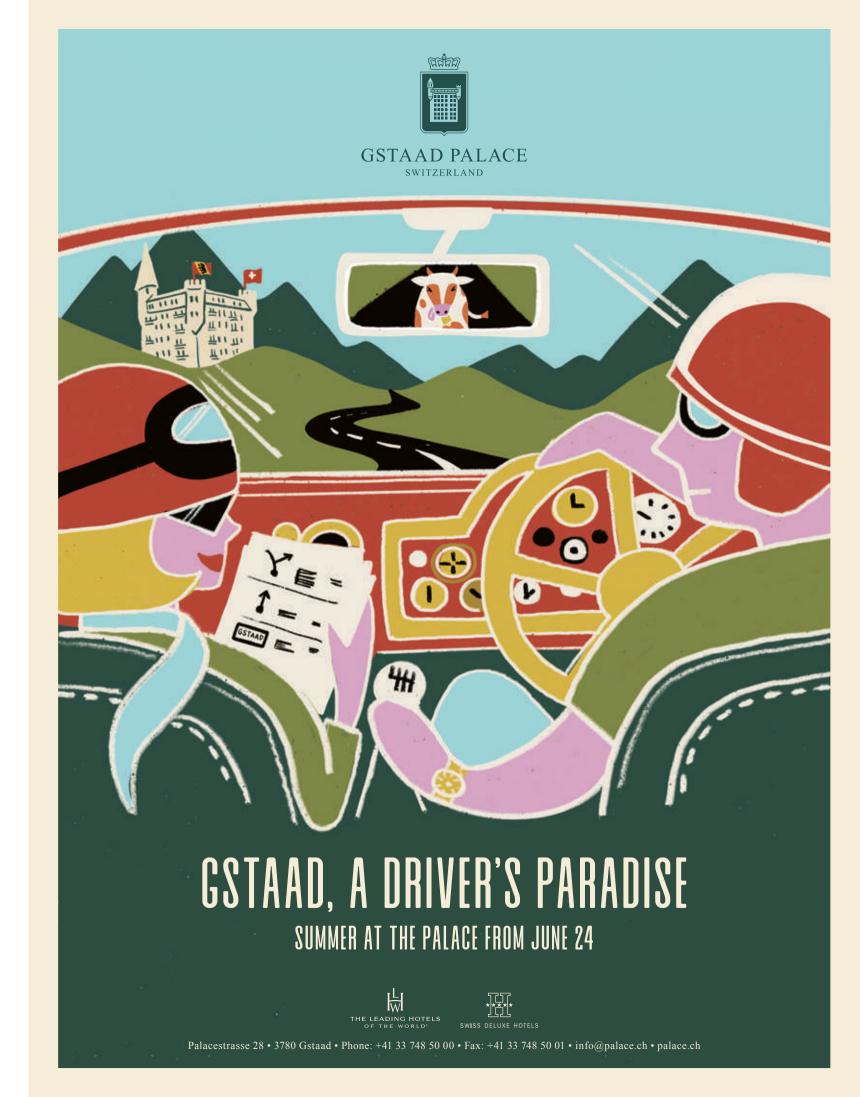
Art Project for Porsche 911, 2018

Homeward Selection from the Wieland Collection, New York 2016

Bulgari Y Roma, Madrid 2016

Milan World Expo, Milan 2015

Henri Cartier Bresson and the Others, Milan 2015



CARS & DREAMS





Chiffon Hemd SAINT LAURENT PARIS Woll-Kilt COMME DES GARÇONS über OPIA Hose EVAN KINORI über OPIA Boots BALENCIAGA

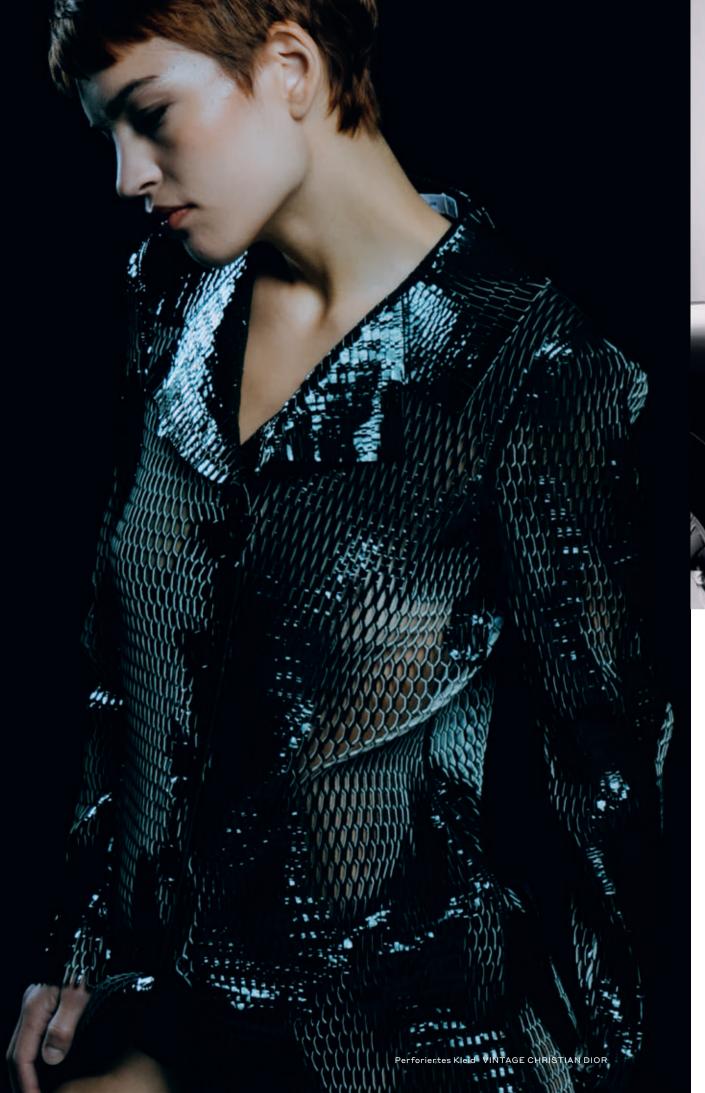


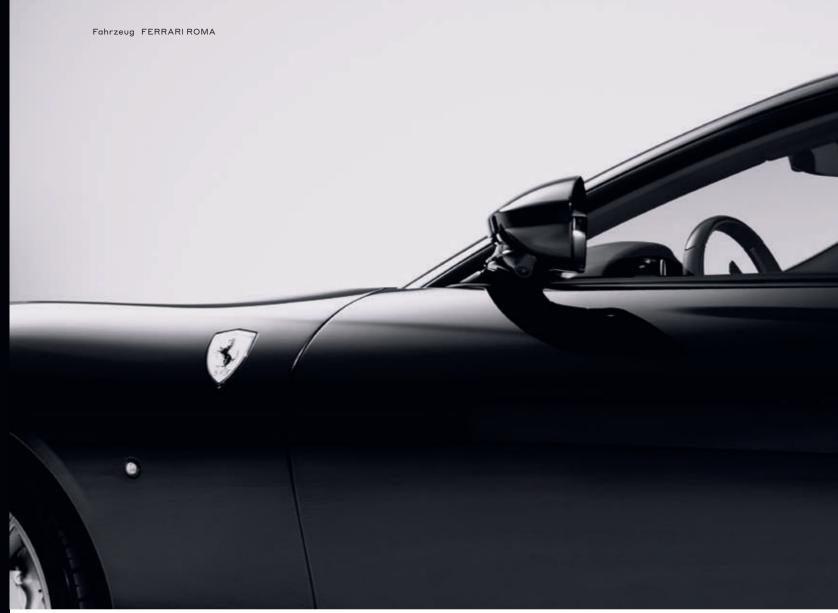












#### CREDITS

Photographer TEREZA MUNDILOVA @ SHOTVIEW MANAGEMENT
Creative Direction CHARLES BLUNIER & CO.
Digital Operator FELIX GUNDLACH
Photo Assistant NURA DEON
Postproduction STUDIO GESSNER
Stylist TIM TOBIAS ZIMMERMANN
Hair+Make up DELIA SCIULLO @ STYLE COUNCIL

MODELS LAURA @ MINT ARTIST MANAGEMENT ASSAN @ VISAGE MANAGEMENT

THE COLLECTIVE PROJECT MAYBACH

# PROJECT MAYBACH







#### THE COLLECTIVE





#### PROJECT MAYBACH

Project MAYBACH wurde von Grund auf neu entwickelt – ein Design, wie es noch nie zuvor von Mercedes-Benz gezeigt wurde. Gorden Wagener und Virgil Abloh haben die Luxus-Funktionalität der Marke mit einer neuen Designsprache interpretiert und dabei neue Wege im Hinblick auf funktionales Design, Stil und in ihrer kooperativen Kreativität beschritten. Inspiriert durch die freie Natur, kombiniert das zweisitzige, batterieelektrische Offroad-Coupé eindrucksvolle Gran Turismo-Proportionen, große Offroad-Räder und markante Anbauteile und stellt damit eine traditionell urbane Marke mit einem deutlich unterscheidbarem Offroad-Umfeld in Zusammenhang.

Eine Vision von verantwortungsvollem Zukunftsdesign war wichtig für Abloh und Wagener. Losgelöst von jeglichen Produktionsanforderungen und mit absoluter kreativer Freiheit haben die Designteams eine Vision vom luxuriösen Reisen im Zeitalter elektrischen Fahrens entwickelt. Unter der transparenten Oberfläche der Fronthaube des Showcars befinden sich zum Beispiel Solarzellen, die die imaginäre Reichweite von Project MAYBACH erhöhen.

Project MAYBACH scheut sich nicht davor, durch provokantes Design zu polarisieren und manifestiert Ablohs Leidenschaft, den Status quo in Frage zu stellen sowie die Regeln für anspruchsvolles Design neu zu schreiben. Der X-Faktor von Project MAYBACH ergibt sich nicht nur aus seinen beeindruckenden Dimensionen – fast sechs Meter Länge – und seinen ganz eigenen Charakterzügen, sondern vor allem aus seinen spannenden Kontrasten – hauptsächlich bestimmt durch das Designmotiv «Sophisticated Luxury trifft Outdoor-Adventure».

Die Strahlkraft von Ablohs Arbeit liegt nicht nur im Produktdesign, sondern auch in den explorativen Gesprächen, die seine Arbeit angeregt hat. Während das Project MAYBACH Showcar davon inspiriert war, wie man mit Maybach die Natur in einem einzigartigen Luxuskontext erkunden kann, danken die Teams bei Mercedes-Benz Virgil Abloh für die Inspiration, jeden Tag in der Kraft eines branchenübergreifenden Dialogs zu erkunden – für eine bessere und aufgeschlossenere Zukunft.



# YNGVE

### Ein Kuchendiagramm unserer Zeit

Yngve Holen ist ebenso Archäologe wie Chirurg. Letzteres trifft in besonderem Masse zu, denn am liebsten schneidet er einzelne Ornamente – etwa die von Autofelgen oder Frontlichtern – einfach heraus, am besten mit einem Skalpell. Zwar nach wie vor ohne scharfe Klinge, aber er tut es! Ferner untersucht der norwegischdeutsche Künstler, 1982 geboren in Braunschweig, in Berlin lebend und arbeitend, seit geraumer Zeit die komplexen Spannungsverhältnisse des Menschen im Kontext seiner technischen und industriellen Errungenschaften – und das zu den daraus resultierenden und ihn umgebenden Objekten. Denn diese bergen technische und historische Informationen in sich, kommen mit vielerlei Heilsversprechen daher und verändern das kognitive Handeln stetig. Nicht zuletzt auch die eigene Wahrnehmung von Subjektivität. Willkommen in unserer hochtechnologisierten Welt, die Yngve Holens künstlerische Ressource bildet und in seinen Werken nerdy, kannibalisch und poetisch zugleich daherkommt.

you sit in that kind of metal kind of frame, and you're just driving around, like in a city... and like [suddenly] bump into something... and your perfect curve is like fucked up...» («Das mit den Autos, das ist doch irgendwie lächerlich... Ich meine, es ist ein dummes Konzept; du sitzt in diesem Metallrahmen und fährst so durch die Stadt... und stösst [plötzlich] mit etwas zusammen... und dann ist deine perfekte Kurve im Arsch...»), ziemlich frei übersetzt zwar, aber ungefähr so - oder so ähnlich – sieht Holen das Automobil. Es bleibt offen, ob er mit der «perfekten Kurve» nun das Design des Wagens gemeint oder auf die Fahrkünste der Fahrer:in Bezug genommen hat. Zugegeben, es gäbe wohl definitiv geeignetere Publikationen als die vorliegende, um gleich mit einem solchen Quote einzusteigen, also quasi mit der (Auto)tür ins Haus zu fallen. Ich hoffe schwer, Sie verzeihen mir diesen Lapsus. Aber ich kann Ihnen versprechen bzw. Sie bereits jetzt geistig darauf vorbereiten, es kommt noch schlimmer!

«It's kind of ridiculous with cars... I mean it's a stupid concept,

Vor knapp sechs Jahren hatte die Kunsthalle Basel eine Ausstellung mit Arbeiten Yngve Holens organisiert. Mein erster Encounter mit Yngve Holens Kunst. Die Schau war damals auch noch während der Art Basel, also Mitte Juni 2016, zu sehen. Entsprechend hoch und international war in besagter Woche das Aufkommen an Besuchenden, die sich die Ausstellung «VERTICALSEATS» anschauen wollten. Der Titel ist ein Verweis auf die Idee von Billig-Airlines wie Ryanair, dass man zukünftig eine noch billigere Art der Beförderung anbieten könnte; Stehplätze im Flugzeug. Dies würde weniger Platz benötigen und mehr Passagiere könnten gleichzeitig reisen. Dies wäre nicht bloss günstiger, sondern auch noch viel besser für die Umwelt, zumindest dann, wenn man den Marketingabteilungen Glauben schenken wollte (Papier bleibt auch in der «digitalen Moderne», in der wir nun leben, geduldig). Diese eher dystopisch anmutende Vorstellung, nämlich die des preisgünstigen Irgendwohin-Stehend-Fliegen, konnte – danke an dieser Stelle für die geltenden EU-Sicherheitsnormen – bis dato nicht in die Realität umgesetzt werden, und wohl auch zukünftig nicht. Doch weiss man es? Viele technische Transformationen wurden in den letzten drei Dekaden real, obwohl wir sie für lange Zeit als ausschliesslich der Kreativität von Science-Fiction-Autor:innen geschuldet ansahen. Seit dem 19. Jahrhundert orientierte sich - verknappt gesagt - der Fortschritt an den realen Bedürfnissen des Menschen und seinem Streben nach Optimierung. Während und mit der blühenden Industrialisierung war dies zwar auch nicht unproblematisch, beispielsweise was die Umwelt anging, aber doch halt eine schöne Sache; so wurden immer mehr Maschinen entwickelt, die u.a. die Handwäsche weitestgehend haben aussterben lassen und somit das tägliche Leben viel leichter wurde. Doch seit geraumer Zeit transformieren wir uns zunehmend analog unserer eigens geschaffenen Technologien. Des Weiteren sind wir zwar alle vehement gegen Überwachung, aber nicht zwingend gegen Beherrschung: So tippen wir freizügig Daten in unsere Smartphones ein, weil das vermeintlich angenehme Leben winkt. Zumindest gehen wir davon aus. Und mit jedem Stück «Freiheit», nimmt auch der Grad an Kontrolle, nämlich die von Dritten über uns, zu.

Nicht ganz von dieser Welt – und zugleich voll von dieser Welt! - «schauten» sie einem damals in der Kunsthalle Basel direkt in

die Augen: die einzelnen blinkenden Lichter und Scheinwerfer von Autos, auf Augenhöhe montiert, als fast schon kinetische Skulpturen an der Wand. Leuchtend, blinkend, teilweise gar arg ins Gesicht blendend. «Herausgeschnitten» und abgetrennt von unseren normalen Sehgewohnheiten. Als wären sie entnommene Organe eines künstlichen Organismus. Ein Anblick, der überfordert, fehlt doch das Ringsherum; das eines Autos nämlich. Dieser Gefühls-Mischmasch bringt Überforderung, Faszination und so was wie Furcht gleichsam mit sich; ein Balanceakt zwischen Anziehung und Abstossung. Ist das nun symbolisch, diese «perfekte Kurve», die, wie Yngve meint, «im Arsch ist, fährst du irgendwo rein»? Vielleicht. Auf jeden Fall sollten wir diesen spezifischen «Aufprall» rekapitulieren, analysieren und mögliche Schäden ermitteln und beziffern, um so mögliche Traumata zu verhindern.

Kommt man nach dieser speziellen visuellen Erfahrung wieder zu sich, ist es diese Ergriffenheit, die einen befällt – und die einen «echten» Yngve Holen ausmacht. Denn plötzlich waren die Grenzen nicht mehr klar, das Vertraute erschien uns beim Anblick der in Serie gehängten Skulpturen (Hater Headlight, 2016) als Vexierbild und unsere gängigen Konventionen des Sehens und Erkennens lösten sich tout à coup nahezu gänzlich in nichts auf. Zumindest in nichts, das wir einordnen können. Es hat vegetativ eine Entgrenzung stattgefunden, der wir schutzlos ausgeliefert waren, es immer noch sind. Irgendwie grotesk und fast schon etwas peinlich berührend; wir kannibalisieren etwas, das wir als Homo Sapiens selbst kreiert haben und das wir täglich – was auch daran liegt, dass wir immer mehr in Städten leben – tausendfach zu sehen kriegen. Und so gehören Autos doch einfach zu unserem Leben, verdammt nochmal! Weshalb also dann diese Reaktion, wenn wir es bloss mit einzelnen Autoscheinwerfern zu tun bekommen!? Nebst der vermeintlichen Tatsache, dass diese anthropomorphen «Augen» uns wirklich anstarren, vielleicht sogar beobachten (wer sagt denn, dass da nicht auch noch eine Kamera mit installiert ist?), macht diese Erfahrung nicht einfacher. Nur kannibalischer eben. Ferner macht es das Generische, das sich hier dem Individuellen verbindet, sowie die industrielle Fertigung des Objekts im Verbund mit dem Organischen, aus, und somit nicht weniger erschreckend. Aber auch nicht weniger faszinierend.

Im hintersten Saal der Kunsthalle Basel präsentierte Yngve Holen es uns dann doch noch, ein ganzes Auto und nicht bloss dessen Frontlichter. Ein Porsche Panamera. In Gänze zwar, jedoch zersägt in vier einigermassen gleich grosse Teile. Einmal horizontal, einmal vertikal; zweimal quer durchgeschnitten. Der Panamera, das Kuchendiagramm unserer Zeit? Fahruntauglich stand der Bolide nun als vierteilige Skulptur im ausladenden Raum. Besagter Fahrzeugtvp steht für den Pimp-Riesen-Porsche schlechthin; ein Kick-Ass-Penisverlängerer sozusagen, der spielend dazu in der Lage ist, seine eigens geschaffenen Clichés zu (über)erfüllen – und umso beschissener solche sind, desto wahrer sind sie meist -, jedoch ebenso als Familienlimousine Verwendung finden kann. Konnte. Beides passt irgendwie nicht so recht zusammen. Auch bei nicht-zersägten Exemplaren. Durch den Akt des Vierteilens wurden auch die Blicke unter die Hülle des Wagens möglich. Die schützende Membran, die Karosserie, wurde so gewalt-

82



#### Link

Yngve Holen LEICHTMETALLRAD, 2017 Autorad, Aluminium auf Kunststoffsockel 56 × 56 × 12,5 cm Courtesy Yngve Holen Galerie Neu, Berlin Modern Art, London Neue Alte Brücke, Frankfurt

#### Rechts

Yngve Holen SNOWFLAKE, 2017 Autorad, Aluminium auf Kunststoffsockel 56 × 56 × 12,5 cm Courtesy Yngve Holen Galerie Neu, Berlin Modern Art, London Neue Alte Brücke, Frankfurt







THE COLLECTIVE CARAMBOLAGE: YNGVE HOLEN



sam wie von grosser Präzision geprägt, geöffnet und die sonst so PS-starken Elemente im Innern, wie Motor oder Getriebe, lagen gänzlich frei. Ähnlich wie ein Archäologe scheint Holen sich überzeugen zu wollen, dass da auch ist, was von den Herstellenden mal versprochen wurde, zudem scheint er bereits schon für zukünftige Generationen an die einstigen technischen Errungenschaften von heute erinnern zu wollen. Diese Arbeit als reine Konsumkritik zu verschreien, wäre daher viel kurz gegriffen, töricht sogar. Mit Sigmund Freud könnte man natürlich an dieser Stelle jetzt argumentieren; Stichwort Fetisch. Da wäre man wieder beim Penis bzw. dem Neid, wenn man keinen hat. Soweit Freuds Theorie. Aber auch darum gehts Holen, falls denn, nur am äussersten Rande.

Heute – wir schreiben den 11. März 2022 – ist der letzte Tag von Yngve Holens Ausstellung Foreign Object Debris im X Museum in Beijing. Seine erste Einzelausstellung in Asien. Und seine zwölfte Solo Show seit Basel. (O-Ton: Ja, er ist erfolgreich.) Leider war es nicht möglich, die weite Reise nach China zu unternehmen für diesen Text. Lustigerweise bezieht sich auch hier wieder – wie damals in Basel – der Titel der Ausstellung auf die Luftfahrt. Denn Foreign Object Debris, kurz FOD, bezeichnet dort nämlich Objekte, die sich an ungeeigneten Orten befinden und dadurch Schäden verursachen könnten. Ob die Wahl des Titels mit der geografischen Lage des Museums etwas zu tun gehabt hat, lässt sich Yngve nicht entlocken. Was aber Sicher ist dagegen, dass FOD wie als Klammer um seine jahrelange künstlerische Forschung rund um den «Mensch-Maschine-Komplex» sowie dem Paradoxon

von Körper und Geist gelesen werden kann. Ferner gesellen sich seit etwa zwei Jahren nebst unzähligen weiteren Sujets sowie den weiterentwickelten Autoteilen - es sind hierbei mittlerweile weniger die Scheinwerfer als die Felgen diverser existierender und teils imaginierter Autos im Fokus - auch heldenhafte Supermänner zu Holens Werken. Diese scheinen über übermenschliche Kräfte zu verfügen und oszillieren zwischen Mensch, Maschine, Reptiloid und Drache. Sie sind wie immer hergestellt worden mittels modernster Herstellungsverfahren. Retten diese Superheld:innen uns vor diesen Objekten, die hier angeblich falsch platziert sind? Vielleicht sogar vor der Konsumwelt selbst oder sind sie, gegenteilig, dafür und somit für unser eigenes Verderben verantwortlich? Werden wir bald sein wie sie? Oder eher wie diese halben Kuhteile, die wahlweise als schwarze Reliefs die Wände zieren oder gedruckt in fotografischer Manier den Boden fleischig erscheinen lassen? Sind wir überhaupt noch biometrisch? Falls ja, vielleicht Freiwild dann, das als leichte Beute dienen soll? Are you really that dystopian, Mr. Holen?

Yngve Holen hat als Meisterschüler 2010 sein Studium der Bildhauerei an der Städelschule in Frankfurt abgeschlossen und fing schon früh an, in seiner Kunst das Alltägliche mit dem Technisch-Industriellen zu verbinden. Seine Arbeit ist beeinflusst und inspiriert von verschiedensten Bereichen; Transport, Sicherheitssystemen, von der industriellen Lebensmitteltechnologie oder auch von der plastischen Chirurgie. Die Quellen sind mannigfaltig, verworren und nicht selten entsprechend «vernerded». Aber seine Werke gehen uns alle



etwas an - auch Sie! - ohne, dass Sie das gewollt hätten: Sie hinterfragen nämlich nicht nur die Erscheinungsbilder von Produkten, sondern die (intimen) Beziehungen des menschlichen Körpers zu ihnen sowie zur eigenen subjektiven Wahrnehmung des In- und Extrinsischen. Holens Œuvre umfasst vornehmlich Skulpturen und forschungsbasierte Publikationen, welche die Ersetzbarkeit, die Grenzen und die Vielschichtigkeit des menschlichen Körpers in der Konsumkultur erforschen. Holen kontrastiert dabei traditionelle Materialien wie Metall, Marmor, Glas oder Holz mit modernsten industriellen Ersatzstoffen und Technologien wie Kohlefasern, 3D-Druck oder Wasserstrahlschneiden. Nicht zuletzt durchleuchtet er zeitgenössisches Engineering, indem er selbst zum Ingenieur wird und so - und durch manche Tüftelei, die er gemeinsam mit weiteren Expert:innen aus anderen Feldern vollzieht - nicht selten auf bessere Lösungen kommt als diejenigen, die uns nur allzu oft angedreht werden.

Yngve Holen wird die Arbeit nicht ausgehen. Und unser Interesse ist ihm dabei sicher, so hält er uns immer wieder den Spiegel vor – klar, das wäre wohl eine Kernaufgabe der Kunst, sofern man ihr überhaupt eine Funktion zuschreiben kann – doch Yngves Sicht auf die Welt ist so schonungslos wie voller Poesie und unterstreicht implizit das Explizite in Bezug auf die sich stetig wandelnden gesellschaftlichen und industriellen Phänomene unser Zeit.

#### Doppelseiten zuvor

Yngve Holen Installationsansicht VERTICALSEAT Blick auf CAKE, 2016 und Window seat 10–21 A, 2016 Kunsthalle Basel, 2016 Courtesy Yngve Holen Galerie Neu, Berlin Modern Art, London Neue Alte Brücke, Frankfurt/M Foto: Philipp Hänger/KH Basel

#### Doppelseite folgend

Yngve Holen
Foreign Object Debris,
X Museum, Beijing, 2021–2022
Installationsansicht
Brain Activity, 2021
Bronze, aluminium, 128 × 55 × 55 cm
Courtesy the artist
and Galerie Neu, Berlin

#### Links & Rechts

Yngve Holen
VERTICALSEAT
Blick auf Hater Headlight, 2016
Kunsthalle Basel, 2016.
Courtesy Yngve Holen
Galerie Neu Berlin
Modern Art, London
Neue Alte Brücke, Frankfurt/M.
Foto: Philipp Hänger/KH Basel

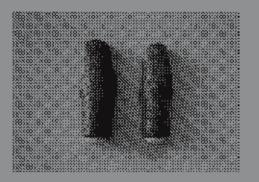
#### ROGER MEIER

Roger Meier (\*1984) hat Kunstgeschichte, Germanistik und Philosophie studiert, war und ist für diverse Museen und andere Institutionen tätig, u.a. Brussels Antiques and Fine Arts Fair, Kunstmuseum Basel, Kunsthalle Bern oder ETH Zürich. Ebenso war er in in der Agentur Neutral Plus als Berater aktiv sowie im Kunstmarkt tätig, zuletzt als Gallery Director bei der Galerie Freymond-Guth. Seit 2018 vornehmlich Engagements an der Schnittstelle von Kunst und Marketing, mit Fokus auf Vermittlung von Ausstellungskonzepten. Meier tritt immer wieder als Autor für verschiedenste Publikationei in den Feldern Kunst, Architektur, Design, Mode und Gesellschaft in Erscheinung. Er lebt und arbeitet in Zürich.



The Collective

Ausstellungen Agenda 2022



Pedro Wirz, Sour Ground VII, 2020, Photo: Pedro Wirz

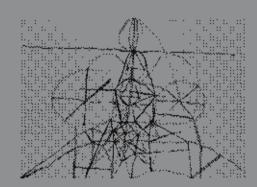
In der Kunsthalle Basel entwirft Pedro Wirz (geb. 1981) eine immersive Installation, angefüllt mit Skulpturen, die sich gleichermassen an organischem Material als auch an der Konsumwelt bedienen. In ihrer Gesamtheit transformieren sie das Interesse des brasilianisch-schweizerischen Künstlers an Kulturgeschichte, Wissenschaft, Handwerk und Folklore zu einem Kommentar über unsere aktuelle Umweltkrise, welcher fantastisch und zugleich ernüchternd ist.

Vor Beendigung eines Kommunikationsjobs für eine Giftmülldeponie und dem Besuch der Basler Kunsthochschule verbrachte Wirz den Grossteil seiner Jugend im tropischen Vale do Paraiba in Brasilien. Gerade die sich wandelnde Ökologie, Demografie, Mythologie und der Aberglaube in dieser Region bezeichnet er als Inspirationsquelle. Aufgewachsen mit einem auf Bodensubstrate spezialisierten Agrarwissenschaftler und einer Biologin, die zu den Auswirkungen von verschmutzten Gewässern auf die DNS regionaler amphibischer Lebensformen forschte, ist der Künstler gleichermassen von Naturwissenschaft wie von Volkskunde fasziniert. Bei letzterem wird Angst, Ehrfurcht und Mysterium benutzt, um Aspekte der Natur zu fassen, die mit rationalem Wissen nicht zu erklären sind. Wirz betreibt aus diesem Doppelinteresse heraus in seinen Werken eine mit Material dicht angefüllte Auflösung von Raum und Zeit.

AUSSTELLUNG

Polly Apfelbaum, Josef Herzog 5. März – 19. Juni 2022, Luzern

Josef Herzog, *ohne Titel*, undatiert, Aquarell auf Papier, 70×100 cm Nachlass Josef Herzog



James Barnor, Sick- Hagemeyer Shop Assistant Accra, 1971 © James Barnor/Autograph ABP, London

Das MASI zeigt eine der umfassendsten und vollständigsten Retrospektiven, die dem ghanaischen Fotografen James Barnor (geb. 1929 in Accra) je gewidmet wurden. Die von den Serpentine Galleries in London konzipierte Ausstellung dokumentiert Barnors lange Karriere, im Laufe derer er sich an allen fotografischen Genres versucht hat: von Studioporträts bis zu journalistischen Reportagen, von Modefotos bis zur Strassenfotografie. Mit seinen Aufnahmen, die sich durch einen offenen Blick und eine spontane Herangehensweise auszeichnen, erzählt Barnor von den sozialen und politischen Veränderungen, die die Geschichte seines Landes sowie diejenige der afrikanischen Gemeinschaft in London geprägt haben. Die Ausstellung präsentiert

Werke aus dem persönlichen Archiv des Künstlers, darunter zahlreiche unveröffentlichte Bilder, mit Schwerpunkt auf den Jahren 1950–1980.

Ein Projekt der Serpentine Galleries von London. Nach Lugano geht die Ausstellung weiter an das Detroit Institute of Arts.

James Barnor: Accra/London – A Retrospective wird initiiert und organisiert von Serpentine Galleries, London. Kuratiert von Lizzie Carey-Thomas, Chefkuratorin, Serpentine und Awa Konaté: Culture Art Society (CAS), Assistenzkuratorin.

Die Welt von Polly Apfelbaum (geb. 1955) ist kompromisslos bunt. Die amerikanische Künstlerin überwindet mit ihren Arbeiten herkömmliche Definitionen von Kunst: Ihre Leinwand ist ebenso sehr Teppich wie Patchworkdecke oder Keramik. Die Grenzen zwischen Skulptur und Malerei sind fliessend. So ersetzt der gewobene Faden die gezeichnete Linie, den gemalten Strich und ihre Bilder hängen an der Wand, liegen auf dem Boden oder möblieren den Raum.

Der Zentralschweizer Künstler Josef Herzog (1939–1998) schafft in seinen Zeichnungen wild wuchernde, sich ausbreitende Strukturen und Formationen, die gleichzeitig kontrolliert und energisch ausgeführt sind. Konsequent untersucht Josef Herzog die Eigenschaften von Linien, führt sie in immer neuen Variationen auf ihre Essenz zurück. Masslosigkeit und Faszination liegen in seinem Werk nahe beieinander.

Gemeinsam ist Polly Apfelbaum und Josef Herzog die Konzentration auf Farben, Flächen und Linien, deren Potenzial sie ausloten. Beide entwickeln dabei eine überwältigende Vielfalt, wobei ihr Werk stets ungegenständlich bleibt.

Die Ausstellung wird im Kunstmuseum Luzern gezeigt und kuratiert von Laura Breitschmid und Fanni Jetzer.

### Louise Bourgeois × Jenny Holzer The Violence of Handwriting Across a Page 19. Februar – 15. Mai 2022, Basel

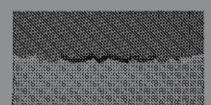


Louise Bourgeois, Garment from Performance *«She lost it»*, 1992 © The Easton Foundation/Lizenziert von ProLitteris und VAGA bei Artists Rights Society (ARS), NY

Jenny Holzer (geb. 1950), eine der bedeutendsten zeitgenössischen Künstlerinnen ihrer Generation, kuratiert eine Ausstellung über das Werk von Louise Bourgeois (1911–2010). Diese gilt weithin als eine der wichtigsten und einflussreichsten Künstlerinnen des 20. und 21. Jahrhunderts. Holzer ist international bekannt für ihren forschenden und subversiven Umgang mit Sprache in der Öffentlichkeit durch die Verwendung unkonventioneller Formen: von Strassenschildern und T-Shirts bis hin zu Projektionen und LEDs. Das von einem starken Interesse an Psychologie geprägte Werk von Bourgeois setzt sich mit den menschlichen Emotionen auseinander: Liebe, Begehren, Abhängigkeit, Sexualität, Zurückweisung, Eifersucht und Verlassenheit.

Das Kunstmuseum Basel zeigt durch diese beispiellose Begegnung zweier aussergewöhnlicher Persönlichkeiten der amerikanischen Kunst das Werk von Bourgeois aus der Sicht von Holzer.

Holzer nähert sich der Kunst von Bourgeois über deren umfangreiche Schreibtätigkeit an: Bourgeois' Archiv reicht von jahrzehntelang geführten Tagebüchern und Briefwechseln bis hin zu mehreren hundert psychoanalytischen Texten. Für die Ausstellung wurden Werke aus sämtlichen Schaffensphasen von Bourgeois ausgewählt – Skulpturen, Installationen, Gemälde, Zeichnungen, Druckgrafik und Texte –, die thematisch gruppiert in den Sälen des Neubaus ausgestellt werden.



Verena Loewensberg, *Ohne Titel*, 1974 40 × 80 cm. Öl auf Leinwand

Verena Loewensberg (1912–1984) zählte mit Max Bill, Richard Paul Lohse und Camille Graeser zum Kern der Zürcher Konkreten, deren Kunst laut Bill «der reine Ausdruck von harmonischem Mass und Gesetz» ist. Als einzige Frau im Quartett stand sie für eine eher undogmatische Auslegung des konkret-konstruktiven Regelwerks.

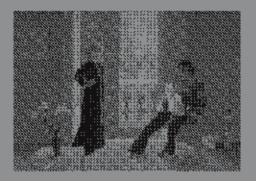
Mit ihrem Hang zur experimentellen Auslegung der Regeln konstruktiver Malerei und einem feinen Gespür für die Balance von Kalkül und Intuition bildet Verena Loewensbergs Werk so etwas wie das poetische Zentrum der Zürcher Konkreten.

Die Ausstellung im MAMCO ist um die Entwicklung der Künstlerin herum strukturiert. Ausgehend vom Verhältnis ihrer gesamten Generation zum Rastersystem als rationalem Ordnungsprinzip zeigt die Ausstellung die Verbreitung dieser Bewegung ab den 1950er-Jahren und unterstreicht die Bedeutung von Musik und angewandter Kunst in Loewensbergs frühen Stücken. Es zeigt auch den freieren Umgang der Künstlerin mit Form und Farbe, der in ihren Serien aus den 1970er- und 1980er-Jahren gipfelte, die den Einfluss zweier zeitgenössischer Strömungen, der seriellen Kunst und der radikalen Abstraktion widerspiegeln.

AUSSTELLUNG

David Hockney: Moving Focus
7. Juli – 30. Oktober 2022, Luzern

David Hockney, *Mr. and Mrs. Clark and Percy*, 1970–71 Acryl auf Leinwand, 213.4×305 cm, Tate: Präsentiert von den Freunden der Tate Gallery 1971, © David Hockney, Foto: Tate



David Hockney gehört zu den einflussreichsten Künstlern unserer Zeit und hat mit seinem Schaffen die Geschichte der zeitgenössischen Malerei nachhaltig geprägt. Unbeeindruckt von Begriffen wie «Stil» oder «Handschrift» erfindet sich der Künstler immer wieder neu und fasst seine Umwelt aus unterschiedlichsten Perspektiven, in vielfältigen Medien und stets mit grosser Neugier ins Auge.

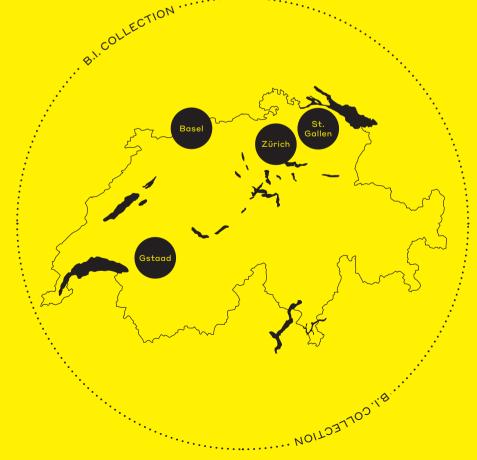
Die Ausstellung im Kunstmuseum Luzern (in Kooperation mit der Tate), zeigt entlang der Lebensstationen des Künstlers in London, Los Angeles, der Normandie sowie seiner Reisen in Europa und in die arabische Welt Arbeiten aus den 1960er-Jahren bis heute. Neben frühen experimentellen Werken aus seiner Londoner Zeit sind unter anderem zwei Zeichenserien, seine bekannten naturalistischen Porträts von Familie und engen Freunden, abstrakte Arbeiten sowie multiperspektivische Gemälde und Druckgrafiken aus den 1980er-Jahren zu sehen. Ein wiederkehrendes Thema ist die Homosexualität des Künstlers, die sich in den Porträts seiner Liebhaber, männlichen Aktdarstellungen oder durch subtile Anspielungen und Referenzen aus der Gay Community manifestiert. Im Zentrum der Ausstellung steht das monumentale Landschaftsbild Bigger Trees Near Water/ Ou Peinture Sur Le Motif Pour Le Nouvel Age Post-Photographique (2007), Hockneys bisher grösstes Werk.

# Services & Standorte

Collecting
Beat Imwinkelried—
Ein Leitfaden für
Autosammler

Basel /

Reinach



Sammeln ist in erster Linie eine leidenschaftliche Angelegenheit. Ieder Sammler hat schon einmal diesen intensiven Nervenkitzel erlebt, der einen beim Anblick eines besonderen Kunstwerks, der Erstausgabe eines historischen Buchs oder eines einzigartigen Oldtimers überkommt; dieser Moment des ultimativen Hochgefühls, der mit dem Erwerb dieses Objekts einhergeht, ohne das man nicht überleben könnte.

Nur wenige Menschen wachen auf und beschließen, dass sie Autosammler werden wollen. Vielmehr neigen sie dazu, ein Auto zu kaufen, dann ein weiteres, und im Laufe der Zeit stellen sie fest, dass sie eine Konstellation von automobilen Gegenständen besitzen, die eine bedeutende Sammlung bilden. Oder sie erben plötzlich eine wertvolle Sammlung von Oldtimern, und obwohl sie sich selbst nicht als «Sammler» betrachten, macht die geerbte Sammlung vielleicht sogar den Großteil ihres Nettovermögens aus. Andere beschreiben sich selbst als «vom Sammlerfieber gepackt» und erklären ihre Sammelleidenschaft als Besessenheit oder unbändige Leidenschaft. Unabhängig davon, wie und zu welchem Zweck man Autos erwirbt, gehört zum Autosammeln mehr als nur der Besuch einer Auktion und der Kauf eines teuren Autos. Es erfordert – nebst Kapital – Überlegungen, Zeit, Platz für die Lagerung und etwas Fachwissen.

#### **ANSCHAFFUNG**

Der Kauf von Autos – ob von einem Händler, über ein Auktionshaus, direkt vom Eigentümer oder auf andere Weise – ist das Herzstück des Sammelns. Zu wissen, von wem man kauft und zu welchem Preis, ist eine Kunst für sich, die man mit der Zeit entwickeln kann. Auch wenn die meisten Autosammler nicht ausschließlich zu Investitionszwecken sammeln, wollen die meisten zumindest wissen, wie sich der Preis zum Wert verhält und ob sie ihr Geld sinnvoll anlegen. Viele wollen etwas kaufen, das im Laufe der Zeit an Wert gewinnt – oder zumindest nicht an Wert verliert. Generell gilt: Wer im Vorfeld mehr Geld ausgibt, spart während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs eine Menge Geld.

Das fängt schon bei der Frage an, was man sammeln soll. Sammeln ist etwas sehr Persönliches, ein Spiegelbild seiner selbst. Manche beginnen mit einem bestimmten Thema oder Sammlungskonzept. Andere kaufen einfach sehr opportunistisch. Einige konzentrieren sich auf einen Hersteller wie Ferrari, Porsche oder Bentley, andere auf ein geografisches Gebiet wie «englische Oldtimer».

Weitere Punkte, die Sie beim Kauf Ihres ersten Sammlerautos beachten sollten, sind die folgenden:

- 1. Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Dies ist wichtig, weil Sie Zugang zu Teilen haben möchten, die preisgünstig und leicht verfügbar sind.
- 2. Unterstützung und Oldtimer-Clubs. Im ganzen Land gibt es Oldtimer-Clubs für alle wichtigen Fahrzeuge. Egal, ob Sie ein Heimwerker sind oder einfach nur einem Club beitreten wollen, um über Ihre Leidenschaft für das Auto zu sprechen: Es ist schön zu wissen, dass es andere Menschen in der gleichen Position wie

- Sie gibt. Viele von ihnen sind gerne bereit, Ratschläge zu erteilen oder sogar selbst Hand anzulegen.
- 3. Aussteigen. Auch wenn Sie sich jetzt im Kaufmodus befinden, werden Sie Ihr Auto wahrscheinlich eines Tages verkaufen wollen. Es ist viel einfacher, einen erstklassigen Oldtimer mit einem etablierten Stammbaum zu verkaufen als ein ausgefallenes, sehr spezielles, aber für niemanden interessantes Auto.

#### KAUF BEI EINEM HÄNDLER

Professionelle Händler sollten sich mit dem Auto und seiner Geschichte gut auskennen. In der Regel sollte das Auto gut dokumentiert sein und ein vollständiges Verzeichnis aller Service- und Wartungsarbeiten enthalten. Bei sehr seltenen und wertvollen Sammlungsobjekten verkaufen gute Händler das Auto nicht einfach, sondern vermitteln es in die richtigen Hände. Sie wollen nicht an irgendjemanden verkaufen, der das nötige Kleingeld hat, und schon gar nicht an einen mutmaßlichen Spekulanten – jemanden, der nur darauf aus ist, mit dem Kauf eines Autos Geld zu verdienen und es bei der nächsten Auktion zu verkaufen. Das Gleiche gilt für moderne Autos in Kleinserien wie den Ferrari LaFerrari, der Monza SP1 und SP2, einen McLaren Speedtail, einen Mercedes AMG Project One und den Daytona SP3. Bei solchen Autos verlangen der Hersteller und der Händler als verlängerter Arm des Herstellers als Bedingung für den Zugang zu den begehrtesten Sammlungsfahrzeugen die Unterzeichnung eines Vorkaufsrechts. Dieses Vorkaufsrecht soll verhindern, dass Autokäufer die Sammlungsfahrzeuge während eines bestimmten Zeitraums (z. B. 18 Monate) verkaufen und daraus einen Spekulationsgewinn erzielen. Autokäufer, die dafür bekannt sind, dass sie solche Fahrzeuge schnell und gewinnbringend verkaufen, können von bestimmten Herstellern auf eine schwarze Liste gesetzt werden.

Der Kauf bei einem Händler kann die folgenden Vor- und Nachteile mit sich bringen:

#### **VORTEILE**

- Gute Händler werden ihren Bestand vor dem Verkauf einer Inspektion unterziehen. Ein seriöser Händler wird kein Problem damit haben, dass Sie das Auto gründlich inspizieren und eine externen Prüfer hinzuziehen, um zu überprüfen, ob das Auto, das er anbietet, auch das ist, das Sie kaufen wollen.
- Sie haben eine gute Verhandlungsposition. Der Händler wird versuchen, Sie zu einer Preiserhöhung zu bewegen, aber er wird auch versuchen, den Verkäufer zu einer Preissenkung zu bewegen; er will das Geschäft abschließen.

#### **NACHTEILE**

• Händler sind Mittelsmänner. Das bedeutet, dass Sie indirekt einen höheren Preis zahlen, weil der Verkäufer eine Provision von 3 bis 6% des Gesamtverkaufspreises abliefern muss.

#### MESSEN UND OLDTIMER-MESSEN

Es gibt einige etablierte Fachmessen und Automessen wie die Rétromobile in Paris. Für den Sammler bietet der Kauf auf solchen Märkten den Vorteil des «One-Stop-Shopping» und die Möglichkeit, verschiedene Autos von verschiedenen Händlern und aus verschiedenen Regionen an einem Ort zu sehen und zu vergleichen. Sammler sollten sich jedoch davor hüten, im Eifer des Gefechts übereilte Entscheidungen zu treffen. Sammler, die in einem robusten Markt nach Schnäppchen suchen, werden auf Oldtimermessen in der Regel auch nicht fündig. Nichtsdestotrotz bieten die meisten Messen und Ausstellungen Sammlern außergewöhnliche Bildungsmöglichkeiten, die es wert sind, untersucht zu werden. Tatsächlich besuchen viele Sammler Messen in erster Linie, um zu recherchieren und Kontakte zu knüpfen, und nicht, um Geschäfte zu tätigen.

#### AUF EINER AUKTION KAUFEN

Oldtimer-Auktionen sind sexy. Die Menschenmenge, die Aufregung und die Möglichkeit, einen guten Preis für Ihr Traumauto zu erzielen, klingen verlockend. Die allermeisten Autos, die auf Auktionen verkauft werden, hatten einen Vorbesitzer. Oft ist der Grund, warum ein Auto zum Verkauf steht, das Ergebnis der vier D: Death, Divorce, Debt und Development. Das letzte D steht für Development (Entwicklung), wenn ein Sammler seine Sammlung ausbauen und ein Auto im Tausch gegen ein anderes verkaufen möchte.

So gut wie jeder, der über ein ausreichend großes Scheckbuch verfügt, kann ein beliebiges Auto ersteigern. Es sind keine besonderen Beziehungen erforderlich. Schätzpreise, Zuschlagspreise und Verkaufspreise sind öffentlich bekannt. Während die einen den Nervenkitzel im Verkaufsraum genießen und das Auktionserlebnis in vollen Zügen genießen, ziehen es andere vor, anonym zu bleiben und einen Berater zu beauftragen. Online-Auktionen werden immer beliebter, was sicherlich auch durch die Pandemie gefördert wurde. Der Käufer sollte sich immer über alle Gebühren, Steuern und Abgaben bei Auktionen im Klaren sein.

Hier sind einige Vor- und Nachteile von Auktionen:

#### VORTEILE

- Der Vorteil von Auktionen ist, dass es sich um effiziente Märkte handelt und die Preisbildung sehr transparent ist.
- Auktionen eignen sich hervorragend, um hochwertige Autos zu verkaufen, die vielleicht noch nie im Ausstellungsraum eines Händlers gestanden haben. Einige der begehrtesten (d. h. teuersten) Autos wurden auf Auktionen verkauft und nicht von einer Privatperson oder einem Händler.
- Auktionen können oft per Telefon oder Internet besucht werden, sodass Sie die Möglichkeit haben, ein Auto am anderen Ende der Welt zu kaufen.
- Sie können ein Auto ersteigern, das keine oder nur eine geringe Reserve hat. Wenn nur wenige Käufer für das Auto bieten, können Sie ein Schnäppchen machen.

#### **NACHTEILE**

• Der Käufer hat nur begrenzte Möglichkeiten zur Inspektion. Abgesehen davon, dass er um das Auto herumgehen und vielleicht hören kann, wie es sich dreht, ist die Chance auf eine vollständige

- Inspektion nicht gegeben. Erst nachdem Sie das Auto gekauft haben, werden Sie all die Überraschungen in dem Auto entdecken, das Sie gerade erworben haben. Denken Sie daran, dass es bei einer Auktion keine «Wiedergutmachung» gibt.
- Die Verkäufer- und Käuferprämien, die auf den Verkaufspreis aufgeschlagen werden, können den Preis des Fahrzeugs im Vergleich zu einem privaten Kauf um 10–25% erhöhen.
- Hinzu kommt die Ungewissheit, ob es tatsächlich gelingt, das gewünschte Auto zu bekommen.
- Ausserdem besteht in der Hitze des Gefechts die Gefahr, ein zu hohes Gebot abzugeben. Umsichtige Sammler sollten vor Beginn der Auktion ihr persönliches Bietlimit festlegen.

#### BERATER

Einige Sammler entscheiden sich für die Zusammenarbeit mit einem Berater, um ihre Sammlungen aufzubauen. Warum sollte man mit einem Berater zusammenarbeiten, wenn es doch ein Vergnügen ist, selbst auf Entdeckungsreise zu gehen? Dafür gibt es hauptsächlich drei Gründe: Der erste ist die Bildung. Neue Sammler oder Menschen mit wenig Zeit schätzen die Abkürzung. Der Berater übernimmt die Recherche und die Laufarbeit, spricht mit den Händlern und reist zu den Messen. Der zweite Grund kann der Zugang sein. Neuen Sammlern fehlen vielleicht die Beziehungen. Der dritte Grund ist, dass die Sammler oft im Hintergrund bleiben und sich während des gesamten Prozesses zurückhalten wollen. Es ist gängige Praxis, dass Berater einen bestimmten Prozentsatz des Transaktionswerts in Rechnung stellen. Unabhängig davon, wie sie abrechnen, sollten die Berater nur aus einer Quelle bezahlt werden, vorzugsweise vom Käufer. «Double Dipping» ist unethisch.

#### DOKUMENTATION

Die wesentlichen Bestandteile einer Dokumentation eines Sammlungsfahrzeugs sind folgende

- Fahrzeugtyp: Um welchen Hersteller handelt es sich? Welches Modell? Welche Serie?
- Fahrgestellnummer: Dies ist der wichtigste Schlüssel zur Identifizierung eines Fahrzeugs. Nach der Fahrgestellnummer müssen die anderen Schlüsselkomponenten des Fahrzeugs, wie der Motor, anhand der Nummer identifiziert werden und mit den Originalteilen bei der Erstauslieferung übereinstimmen (so genannte «matching numbers»).
- Beschreibung: eine detaillierte visuelle Beschreibung der Außenfarbe und der Innenfarbe. Dieses Feld sollte auch detaillierte Beschreibungen der Materialien enthalten.
- Beschreibung des Motors: Da der Motor das Herzstück vieler Sammlerfahrzeuge ist, sollte eine einigermassen detaillierte Beschreibung des Motors enthalten sein.
- Abmessungen/Gewicht: Längen, Radstand usw. sollten entweder in Zoll oder Zentimetern angegeben werden.
- Provenienz: Die Besitzverhältnisse des Fahrzeugs sollten ebenfalls angegeben werden. Die Provenienz ist eine wichtige Information über jedes Auto auf dem Sekundärmarkt und beeinflusst seinen Wert. Wenn beispielsweise Mika Häkkinen seinen

McLaren P1, Senna und Speedtail verkauft, werden diese drei McLaren mit einem «Häkkinen-Aufschlag» gehandelt. Alle bekannten Vorbesitzer sollten aufgeführt werden. Zustand: Der allgemeine Zustand des Fahrzeugs sollte immer angegeben werden. In Europa gibt es eine etablierte Bewertung mit den Klassen 1, 2 und 3. Solche Bewertungen sollten mit Grundbegriffen zur Beschreibung des Zustands ergänzt werden.

- Standort: Dieses Feld bezieht sich auf den tatsächlichen physischen Standort und die aktuelle Zulassung. Dies kann bei grenzüberschreitenden Transaktionen aufgrund von Steuern, Zöllen und Mehrwertsteuer von Bedeutung sein.
- Restaurierungsgeschichte: Alle Unterlagen und Notizen zur Restaurierungsgeschichte des Fahrzeugs sollten in die Fahrzeugakte aufgenommen werden. Dazu gehören Zustandsberichte, Restaurierungsrechnungen und entsprechende Bilder/Fotos.
- Concours-Historie: Falls das Fahrzeug auf Concours und Oldtimermessen ausgestellt wurde, sollte dies ebenfalls in der Fahrzeugakte vermerkt werden.

#### VERSICHERUNG

Der Versicherungsschutz wird durch den Wortlaut der Versicherungspolice geregelt. Darin wird erklärt, welche Arten von Schäden gedeckt sind und was ausgeschlossen ist. Sammler sollten bedenken, dass eine Versicherungspolice ein verhandelbares Instrument ist und dass die jährliche Erneuerung der Police eine weitere Gelegenheit bietet, Chancen zu nutzen.

Die meisten Sammler verhandeln nicht direkt mit der Versicherungsgesellschaft, sondern mit einem Makler. Bei der Aufnahme einer Geschäftsbeziehung sollte das Honorar des Maklers besprochen werden, dabei sollte volle Transparenz herrschen.

Meistens suchen Sammler eine «All-Risk»-Police, d. h. eine Police, die alle zufälligen physischen Verluste oder Schäden (z. B. Feuer, Unfallschäden, Wasser, Abhandenkommen usw.) abdeckt, sofern sie nicht ausdrücklich ausgeschlossen sind. Zu den Ausschlüssen gehören häufig Katastrophenereignisse wie z.B. ein Erdbeben.

Wenn das Fahrzeug nicht zugelassen ist, sollte der Versicherungsschutz genauer geprüft werden. Insbesondere ist zu prüfen, ob das Fahrzeug unabhängig vom Standort oder nur innerhalb des Grundstücks des Eigentümers versichert ist. Außerdem sollte man sich vergewissern, dass die Police «weltweiten» Versicherungsschutz bietet, insbesondere wenn der Eigentümer an Rallyes in exotischeren Ländern teilnehmen möchte.

#### VERSAND/TRANSPORT

Wenn Sie ein Sammlerauto kaufen, restaurieren oder aus irgendeinem Grund an einen anderen Ort transportieren, ist eine der ersten Fragen, die Sie berücksichtigen müssen, der Transport. Jeden Tag werden Tausende von Autos auf Lastwagen transportiert. Wenn das Auto jedoch einen gewissen Wert hat, empfiehlt es sich, nicht nur ein spezialisiertes Transportunternehmen zu wählen, um einen schadenfreien Transport zu gewährleisten. Bei jedem grenzüberschreitenden

Transport können Einfuhr- und Zollgebühren anfallen, wobei die Höhe der Gebühren und die Methoden der Steuererhebung von Land zu Land unterschiedlich sind. Darüber hinaus wird in einigen Ländern eine Mehrwertsteuer (VAT) fällig. Es wird dringend empfohlen, mit Fachleuten zusammenzuarbeiten, die sich mit der Steuer- und Zollsituation auskennen und auch Erfahrung mit der Erledigung der entsprechenden Formalitäten haben. Insbesondere die Verbringung von Fahrzeugen aus den USA nach Europa oder von EU-Ländern in Nicht-EU-Länder kann heikel sein.

Bei der Auswahl eines Transportunternehmens sollte man darauf achten, ob es eine Klausel zur Vergabe von Unteraufträgen gibt. Auch wenn man ein wertvolles Auto in die Hände einer seriösen Spedition gibt, kann ein Sammler nicht immer davon ausgehen, dass es dort bleibt und nicht an einen Unterauftragnehmer weitergegeben wird. Ein weiterer sehr wichtiger Punkt ist die Lagerung durch die Spedition. Teilt sich die Spedition einen Lagerplatz mit anderen Unternehmen? Wie wird die Anlage geschützt?

Ein Unternehmen, das sich auf diesem Gebiet spezialisiert hat, ist die CAR Classic Automobile Relocation Logistics Ltd. in Thörishaus bei Bern.

#### LAGERUNG

Nicht alle Sammler haben genügend Platz, um ihre Autos zu Hause aufzubewahren. Oft geben sie ihre Autos in die Hände von spezialisierten Autolagern, manchmal auch Autolounges oder Autohotels genannt. Sammler sollten ihre Lagereinrichtung sorgfältig auswählen, indem sie alle potenziellen Lagerräume besichtigen und die folgenden Fragen klären:

- Welche Sicherheitsvorkehrungen gibt es in der Lagereinrichtung? Wer hat Zugang zu welchem Bereich?
- Wer arbeitet in der Einrichtung? Gibt es spezielles Personal?
- Sind angemessene Brandschutzsysteme vorhanden?
- Wie werden Temperatur und Feuchtigkeit kontrolliert?
- Wofür werden die benachbarten Gebäude genutzt?
- Gewährleistet das Personal einen angemessenen Schutz der Privatsphäre und der Vertraulichkeit? Das Sammlungsgeschäft lebt von Informationen wem gehört was? und diese Informationen dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden.

Darüber hinaus ist es von großem Mehrwert, wenn der Lagerbetrieb auch technische Dienstleistungen anbietet, zumal die Autos oft nur selten gefahren werden. Idealerweise kann der Einlagerungsdienstleister auch die technische Wartung der Autos, Check-ups und Waschungen/Reinigungen durchführen und den Reifenservice übernehmen.

Innerhalb unserer Gruppe B.I. Collection verfügen wir über mehrere Anbieter an diversen Standorten, die hoch spezialisiert auf die Einlagerung von Sammlerfahrzeugen sind.

Zum Schluss befassen wir uns mit der Trennung von einer Sammlung. Es gibt viele Gründe, die Sammler dazu veranlassen, sich von

Autos oder einer ganzen Sammlung zu trennen. Die Geschmäcker und Interessen der Sammler ändern sich. Manchmal passt ein Auto nicht mehr in eine Sammlung und wird verkauft, um eine Neuanschaffung zu finanzieren. Der Sammler besucht vielleicht eine Auktion und begeistert sich plötzlich für einen Ferrari 275 GTS. Oder es werden zwei weniger wertvolle Autos getauscht, um den Erwerb eines einzigen, wertvolleren Objekts zu finanzieren. Insbesondere in Fällen, in denen ein erheblicher Wertzuwachs stattgefunden hat, kann ein Auto verkauft werden, um Schulden zu begleichen oder Kapital zu beschaffen.

Bei der Nachlassplanung geht es darum, die Verwaltung und Veräußerung von Vermögenswerten entsprechend den eigenen Wünschen vor oder nach dem Tod zu planen. Sammler sind in Bezug auf ihre Kunstsammlungen oft ebenso gut strukturiert. Überraschenderweise gilt das Gleiche für wertvolle Autos oder sogar für ganze Sammlungen.

Beim Verkauf oder der Übertragung des Eigentums an einem Auto werden alle relevanten Informationen benötigt und das Auto muss dokumentiert werden. Idealerweise sollte die Dokumentation aktualisiert und vervollständigt werden, bevor man sich dem Markt nähert.

Da Sammler den aktuellen Wert dessen kennen müssen, was sie abgeben, ist der zweite Schritt bei der Abtretung eines wertvollen Autos die Bewertung. Für alle folgenden Schritte kann der Wert einer aktuellen Schätzung nicht hoch genug eingeschätzt werden. Oftmals gehen die Besitzer mit unrealistischen Wertvorstellungen oder bereits veralteten Auktionsergebnissen an den Markt heran. Das kann bedauerlich sein, da solche Versuche oft nicht zu erfolgreichen Transaktionen führen, aber der Markt weiß, dass das Auto zum Verkauf steht.

Daher empfiehlt es sich, eine Strategie oder einen Plan für den Verkauf einer Sammlung zu entwickeln. Jeder relevante Sektor des Marktes sollte analysiert werden. Es kann sein, dass sich ein Auto am besten für den Verkauf über eine Auktion mit einem internationalen «großen Namen» eignet, während ein anderes Auto am besten über einen Händler oder ein kleineres, lokales Auktionshaus verkauft werden kann.

Wenn die Entscheidung getroffen ist, ein Auto zu verkaufen, geht es vor allem darum, wie und wann das Auto verkauft werden soll. Zunächst sollte ein Sammler prüfen, auf welche Art von Segmenten und/oder geografischen Märkten ein Auktionshaus oder ein Händler spezialisiert ist.

Beim Verkauf auf einer Auktion hat der Verkäufer den Vorteil, dass er die Aufmerksamkeit mehrerer potenzieller Käufer auf einmal auf sich zieht, was die Gebote anheizen und die Preise in die Höhe treiben kann. Oft arbeitet das Auktionshaus mit Marketingkampagnen und Anzeigen. Schließlich ist der Auktionsmarktplatz relativ transparent.

Der Nachteil ist, dass der Verkäufer sich an einen Auktionskalender halten muss, was nicht immer bequem ist. Der Verkauf auf einer Auktion ist manchmal auch nicht ohne Risiken. Da es sich bei Auktionen um öffentliche Foren handelt, fürchten manche Sammler die Öffentlichkeit. Wenn das Auto bekannt ist, könnten sich die Leute fragen, warum sie es verkaufen. Wenn ein sehr auffälliges und wertvolles Auto in der Öffentlichkeit nicht verkauft wird, kann das Objekt als «verbrannt» gelten und wird zumindest in der unmittelbaren Zukunft schwer zu dem erwarteten Preis zu verkaufen sein.

Ein Sammler, der ein Auto auf einer Auktion verkaufen will, sollte konkurrierende Angebote von verschiedenen Auktionshäusern einholen. Welche Art von Schätzung würden sie für das Fahrzeug abgeben? Welche Gebühren werden erhoben? Wie wird der Verkauf vermarktet? Der Verkäufer und das Auktionshaus müssen sich zudem auf den niedrigsten Preis einigen, zu dem das Auto verkauft werden kann.

Der Verkauf über einen Händler bietet mehr Privatsphäre als der Verkauf bei einer Auktion und ermöglicht den Verkauf eines Fahrzeugs zu jedem beliebigen Zeitpunkt. Er kann ein größeres Maß an Kontrolle bieten, da ein Auto in einem Netzwerk «platziert» oder einem «geeigneten» Käufer angeboten werden kann. Allerdings kann es manchmal Monate dauern, bis ein Händler einen willigen Käufer zum gewünschten Preis findet.

Es gibt einen Unterschied zwischen einem seriösen Händler und einem Makler. Die gewünschte Privatsphäre kann innerhalb von 24 Stunden verschwinden, wenn die Informationen über das angebotene Auto bei einer Handvoll von Maklern zirkulieren, die nur daran interessiert sind, das Auto für weitere CHF 30'000 an Gebühreneinnahmen zu «verkaufen».

In Händlerkonsignationsverträgen sollte eine Laufzeit von drei Monaten bis zu einem Jahr festgelegt werden. Der Händler braucht genügend Zeit, um eine faire Chance zu haben, das Auto zu verkaufen, und der Verkäufer sollte das Auto nach einer angemessenen Frist zurückfordern können. Die Parteien wollen das Marktumfeld, das gewünschte Preisniveau und die Bedingungen des Konsignationsvertrags neu bewerten, wenn das Fahrzeug nicht verkauft wurde.

In Konsignationsverträgen sollte festgelegt werden, wer für Kosten wie Transport und Versicherung aufkommt. Nach einem bestimmten Zeitraum sollte der Händler das Recht haben, einen bestimmten Betrag für die Lagerung des Fahrzeugs zu verlangen.

Gute Händler pflegen ihre langfristigen persönlichen Beziehungen zu privaten Sammlern auf der Grundlage von Vertrauen und Fachwissen, was einerseits dazu beiträgt, qualitativ hochwertige Einlieferungen zu sichern, andererseits aber auch dazu, innerhalb des umfangreichen Kundenstamms einen «eigenen» Markt zu haben. Starke Händler verkaufen bis zu 80% der eingesandten Fahrzeuge innerhalb ihres eigenen Netzes.

## EINIGE ABSCHLIESSENDE GEDANKEN ZUM THEMA AUTOSAMMELN...

Das Sammeln von Autos wird oft als Reise beschrieben. Diese Reise beginnt mit der Suche und setzt sich fort über den Erwerb, den Besitz und – schließlich – den Verzicht. Es gäbe keinen Oldtimer- und Sammlermarkt ohne Sammler. Es gibt viele Arten von Sammlern, die aus unterschiedlichen Gründen auf den Markt kommen.

Da sich die Finanzmärkte als unbeständig erweisen, haben die Käufer von Oldtimern festgestellt, dass sie mit Investitionen in eine Oldtimersammlung (sei es zufällig oder absichtlich) tatsächlich einen Gewinn erzielen und diese als Vermögensstreuung nutzen können. Diese Wertsteigerung ist vielleicht am wichtigsten, wenn es darum geht, sich irgendwann von seiner Autosammlung zu trennen. Die optimale Methode zu finden, um zum richtigen Zeitpunkt zum richtigen Preis zu verkaufen, erfordert ein Verständnis für das Geschäft und den Markt.

Mit all diesen Überlegungen im Hinterkopf ist meine letzte Bemerkung, sich hinter das Steuer zu setzen und zu fahren. Eines der schlimmsten Dinge, die man einem alten Auto antun kann, ist, es einfach herumstehen zu lassen. An den Wochenenden sollten Sie morgens eine Ausfahrt machen und nachmittags eine weitere. Das ist gut für die Autos und macht Ihnen Spass.

# AUF DIE SPITZE GETRIEBENE PERFEKTION

Text: Anke Fischer Fotos: Robbe & Berking / Jan Kulke

Seit fast 150 Jahren verarbeitet Robbe & Berking Silber zu kunstvollen Gegenständen, die Essensäle, Restaurants und Yachten weltweit zum Strahlen bringen. Das zweite Standbein des norddeutschen Unternehmens sind Holzyachten, die liebevoll restauriert oder nachgebaut werden. Um besser zu verstehen, was die Faszination von Silber und Holz ausmacht, haben wir Geschäftsführer Oliver Berking in Flensburg besucht.

108

Ob Oliver Berking von Silberlöffeln oder Holzbooten spricht, spielt keine Rolle. Beides sind gelebte Passionen und von Menschenhand geschaffene Kunstwerke, die die Welt von Robbe & Berking zum Vibrieren bringen. Berkings Unternehmergeist beruht auf Bauchgefühl, strahlt gleichzeitig aber eine enorme Kraft und Beharrlichkeit aus. Gepaart mit seinem Talent, Netzwerke aufzubauen und Begeisterung zu wecken, schafft er es, längst vergessene Zeiten wieder aufleben zu lassen. Mehr noch: Robbe & Berking liefert den Beweis, dass man auch in Deutschland immer noch einzigartige, handgefertigte Luxusprodukte in höchster Präzision herstellen kann – und sollte. Das gilt sowohl für die Silber-Manufaktur, den Weltmarktführer für Tafelsilber, als auch für die Classic-Werft, die als absolutes Kompetenzzentrum für Holz-Yachten der Grössenklasse 12mR gilt.

Die Weltmarktführerschaft verdankt Robbe & Berking einem Motto, das von Oliver Berkings Ururgrossvater stammt: «Andere mögen es preiswerter machen, aber keiner darf es besser machen als wir.» Oliver Berking leitet das Flensburger Familienunternehmen in fünfter Generation. Seit 1985 baut er die Manufaktur kontinuierlich aus und stellt sicher, dass alle Arbeitsschritte ausschliesslich in den eigenen Werkstätten anfallen. «Heute sind wir mit Abstand der grösste Hersteller von Silberbesteck der Welt – und das mit nur 150 Angestellten.»

# LANGLEBIGE TRADITION STATT KURZFRISTIGER TRENDS

Noch vor 80 Jahren gab es allein in Norddeutschland drei Hersteller, erzählt uns Oliver Berking auf dem Rundgang durch die Produktionsstätte in Flensburg, die 1874 in Betrieb genommen wurde. Bis zu 20 Tonnen Silber pro Jahr werden hier in den verschiedenen Kollektionen, die insgesamt 4000 verschiedene Artikel umfasst, verarbeitet. Robbe & Berking führt 30 unterschiedliche Besteckstilrichtungen – sowohl in silberner und versilberter Ausführung –, die aus jeweils 50 Einzelteilen bestehen, von der Austerngabel bis zur Zuckerzange. 50 Arbeitsgänge sind nötig – darunter Schneiden, Schleifen, Polieren und zwei Qualitätskontrollen – bis zum fertigen Löffel. Ergänzend dazu werden Kandelaber und viele weitere wunderschöne Tafel-Accessoires für die perfekte Tischkultur hergestellt.

Die über 2000 Mutterformen, aus denen die stählernen Schnitt- und Prägewerkzeuge für die verschiedenen Besteck-Muster in aufwendiger Handarbeit hergestellt werden, werden im «Fort Knox» der Werkstatt gelagert. Seit 1991 bietet Robbe & Berking eine Nachkaufgarantie, die sicherstellt, dass alle silbernen und versilberten Ergänzungsteile mindestens bis zum Jahr 2040 nachgekauft werden können. Der lange Lebenszyklus ist ein Zeichen des Erfolgs, denn nur die schönsten Muster und Designs werden umgesetzt. Man laufe nicht jedem Trend hinterher, so Berking, sondern entwerfe Kollektionen, die Generationen überdauern. Diese Konsistenz sei wichtig für Privatkunden und Sammler, die Tradition und Werte schätzen, aber auch für Hotels und Restaurants, die auf Verlässlichkeit und Stil bauen.

#### «FANG BLOSS NICHT AN ZU SPEKULIEREN!»

Der kleine Silberstempel auf der Rückseite des Tafelsilbers zeigt nicht nur die Herkunft an – die alte Reichskrone steht

109

für Deutschland, der Halbmond für Silber –, sondern auch die Feinstofflichkeit. Sprich, ob es sich um ein silbernes oder versilbertes Besteck handelt. Die Differenz von 925 Sterling Silber – reines Silber wäre zu weich, der kleine Kupferanteil sorgt für die Stabilität – zu versilbertem Besteck führt zu einem zirka viermal höheren Preis. Zudem ist Silber ein an der Börse gehandeltes Material, dessen Kurs sich ständig verändert. Oliver Berking folgt dem Rat seines Vaters, der einst sagte: «Fang bloss nicht an zu Spekulieren!» Den Zeitpunkt der Silberbestellungen – er bezieht ausschliesslich von deutschen Lieferanten – wählt Berking basierend auf langjähriger Erfahrung und Intuition. Zudem hat er die Börsenkurse ständig im Blick und stimmt sich mit der Produktion ab.

Als Geldanlage fungiert das Tafelsilber nicht, dennoch bietet Robbe & Berking seit 2009 den An- und Verkauf von Gold- und Silberbarren sowie Münzen an. Dabei werden die Verkaufspreise regelmässig den internationalen Gold- und Silberkursen angepasst. Die bald 150-jährige Erfahrung im Edelmetall-Geschäft sowie das Verkaufsnetz mit elf Filialen in grossen deutschen Städten sind nicht nur ein grosser Vorteil. Sie sind ein Zeichen, dass das Luxuslabel nah bei den Kunden und auf Erfolgskurs ist.

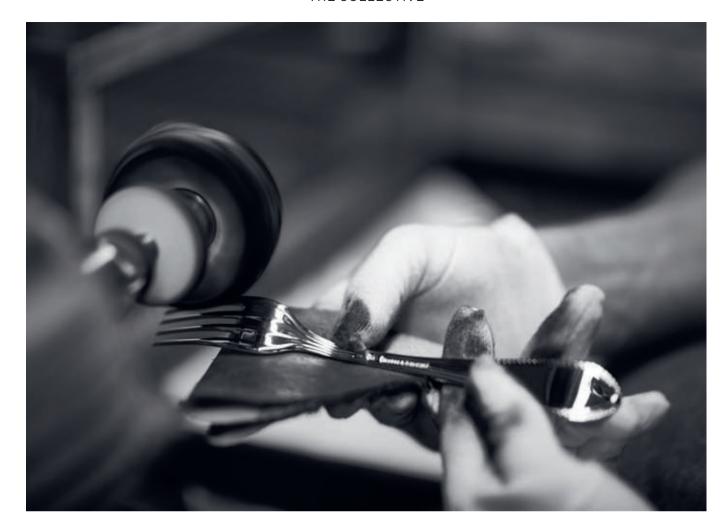
#### PARTNERSCHAFTEN & INNOVATIONEN

Weit über die Hälfte der 200 grössten Yachten der Welt sind mit Silber von Robbe & Berking ausgestattet. Die Restaurants, welche die Produkte der Manufaktur nutzen, vereinen Hunderte von Michelin-Sternen. Auch zahlreiche Luxus- und Premium-Automarken pflegen ein ausgesprochen partnerschaftliches Verhältnis zu Robbe & Berking. Unter anderem BMW, das für BMW Individual ein Meisterwerk der Schmiedekunst in einem 7er BMW verwirklicht. Über zehn Kilogramm Sterling Silber wurden im Interieur und Exterieur «tailor made» eingebaut. So etwa in den mit Hammerschlag gefertigten Martelé-Türgriffen oder dem emaillierten BMW-Emblem.

«Im Bereich Produktentwicklung fühle ich mich so wohl wie seit langem nicht mehr», erzählt uns Oliver Berking, als wir an seinem neuen Meisterwerk vorbeigehen, einem in seiner Werft gefertigten Barwagen aus Mahagoniholz. Eine wunderbare Design-Augenweide, die dank der Silber-Barkollektion vom Champagnerglas bis zum Whiskybecher sowohl Privatwohnungen wie Geschäftsräumlichkeiten stilvoll bereichert. Auch die Besteckbox, die das Silberbesteck aus der Schublade auf den Tisch bringt, sei ein voller Erfolg. Man wolle weiter die Welt erobern, so Berking, unter anderem auch den chinesischen Markt. Parallel arbeite man an einem neuen Webshop, um jederzeit und überall erreichbar zu sein.

Wir stehen mit Oliver Berking in der Werfthalle am Flensburger Stadthafen, die er sich 2008 zugelegt hat – wohlgemerkt ohne Businessplan. Berkings zweite Leidenschaft, Segelyachten aus Holz, begann mit der Restauration der «Sphinx». Die klassische 12mR-Regatta-Yacht wurde 1939 als Flaggschiff für den Norddeutschen Regatta Verein NRV, einer der feinsten Segelclubs Deutschlands, gebaut. Anschliessend wurde sie 50 Jahre von der Deutschen Marine als Ausbildungsschiff für Offiziersanwärter genutzt.

2005 stand die «Sphinx» zum Verkauf. Oliver Berking und zwei Partner wollten nicht zulassen, dass das Boot die Flens-











burger Förde verlässt: Sie reichten gemeinsam ein Angebot ein und erhielten bei der Versteigerung den Zuschlag. Von 2006 bis 2008 führte Berking mit seinem Team eine grundlegende Restaurierung nach den Originalplänen der Bauwerft durch. An ein Gelingen des Unterfangens glauben damals die wenigsten. «Die Mitglieder des Restaurationsteams wurden als verrückte Jungs bezeichnet, die das Boot zerstören würden», erzählt Berking mit strahlendem Lachen. Dass Berking und sein Team das bei der Restauration erworbene Wissen nicht verlieren wollten, legte den Grundstein für den Bau der Werft. Seither restaurieren sie hier klassische Motor- und Segelyachten sowie Repliken besonders schöner, verlorengegangener Klassiker. Auch neuere Konstruktionen werden mit Liebe zum Detail und grosser Leidenschaft nachgebaut. Nach historischen oder neuen Plänen, auf traditionelle Art oder in moderner Bauweise – aber immer aus Holz und von Hand.

#### FLENSBURGS KOMPETENZ

«Die Recherche nach verlorengegangenen Yachten und deren originalen Bauplänen ist eine unserer wichtigsten Aufgaben», erklärt Oliver Berking. So seien bereits einige berühmte Rennyachten der 6- oder 12-Meter-Klassen gerettet worden, sprich: restauriert oder nachgebaut. Darunter der letzte Lebensentwurf des legendären norwegischen Yachtbauers und Segel-Olympiasiegers Johan Anker, der mit 76 Jahren Verspätung in der Werft verwirklicht werden konnte. Zur Kiellegung 2015 erschien sogar der norwegische König Harald V. in Flensburg.

«Mit den Neubauten haben wir noch nie etwas verdient», berichtet Oliver Berking. «In unserer Bibliothek habe ich zwar Millionen Seiten an Plänen und Informationen, damit ich mit dem Kunden die Linien definieren, Rechte klären und nach bestem Wissen und Gewissen kalkulieren kann. Aber am Ende gibt es immer noch so viel mehr zu tun. Dennoch gibt es diesen kleinen aber vitalen Markt für exklusive, hochwertig produzierte oder restaurierte Sammlerstücke überall auf der Welt. Das beweist auch die Erfahrung der Silbermanufaktur. Mein Traum ist es, Flensburg als Kompetenzzentrum für den Bau klassischer Yachten weiter zu etablieren.»

Berkings Leidenschaft für klassische Rennyachten zieht mittlerweile Jahr für Jahr rund 100'000 Besucher auf sein Gelände. Zudem veranstaltet das Unternehmen den Robbe & Berking Sterling Cup, eine Klassikerregatta, die seit 1995 gemeinsam mit dem Flensburger Segel Club alljährlich auf der Flensburger Förde austragen wird. 2019 gelang es Oliver Berking sogar, die «Induction Ceremony» der legendären Hall of Fame des America's Cup in seine Flensburger Werft zu holen. Seit 1992 wurden mehr als 80 Cup-Legenden in den erlesenen Kreis aufgenommen, bis auf wenige Ausnahmen fand die Aufnahmezeremonie immer in den USA statt. Gäste aus aller Welt strömten in die Räumlichkeiten des Robbe & Berking Yachting Heritage Centers und bescherten der Flensburger Werft grosse internationale Aufmerksamkeit.

#### WINTERGÄSTE MIT GEMEINSAMER GESCHICHTE

Im Winterlager der Werft befinden sich legendäre Yachten von bekannten Besitzern und Erbauern, die teils durch besondere Ereignisse eng miteinander verbunden sind. So etwa «VIM» und «Gretel», wie uns Oliver Berking erzählt. «VIM» wurde 1939 vom US-Unternehmer Harold Vanderbilt bei der New Yorker Werft Olin Stephens in Auftrag gegeben und zeichnete sich schon damals durch ihr modernes Design aus. Die Yacht erzielte unzählige Regatta-Erfolge, die bis heute anhalten. So gewann «VIM» unter anderem die 12-Meter-Klasse des Robbe & Berking Sterling Cup 2021.

Die australische Yacht «Gretel» wurde vom Konstrukteur Alan Payne 23 Jahre später erbaut – nach dem Vorbild der «VIM» –, um als Herausforderer (Challenger) des America's Cup 1962 anzutreten. Zur Vorbereitung auf den Cup trainierten die Teams der beiden Yachten gemeinsam, am Ende behielten die Amerikaner das bessere Ende für sich.

In den Folgejahren diente die schnelle «Gretel» noch etlichen anderen Teams als Sparringspartnerin, später wurde sie nach Europa verkauft und segelte viele Jahre in Italien. Hier wurde sie von der Yachtwerft Robbe & Berking Classics entdeckt und seither befindet sich die «Gretel» in der Flensburger Werft. «Wir wollen das Schiff in den Originalzustand von

1962 zurückversetzen», sagt Werftchef Oliver Berking. «Die Gretel ist ein einmaliges Stück Yachtsportgeschichte und muss unbedingt erhalten bleiben.»

#### DIE FASZINATION VON VERSCHWUNDENEN BRANCHEN

Robbe & Berking Classics ist nicht nur eine Werft, sondern gleichzeitig Museum, Bibliothek, Restaurant, Yachtmakler – und ein kleiner Verlag. Mit all diesen Attraktionen lädt Berking dazu ein, eine Reise nach Flensburg zu machen und die Faszination des Lebens im, am und auf dem Wasser zu erleben. Auch hier ist alles pure Emotion, von der Ausstattung mit historischen Details bis zur international bedeutendsten Sammlung antiquarischer Yachtsportliteratur mit rund 9600 Werken. Abgerundet wird das perfekte Erlebnis von einem italienischen Restaurant.

Bei unserem abschliessenden gemeinsamen Mittagessen zeigen sich Oliver Berkings innovative Leidenschaft und grenzenlose Emotion ein weiteres Mal. «Das ist ein bisschen die Geschichte meines ganzen Lebens: Beide Branchen meiner Leidenschaft gibt es eigentlich nicht mehr! Es braucht kein Holzboot und keinen Silberlöffel, das ist Luxus. Wir sind das, was die Menschen mit der guten alten Zeit verbinden. Die Welt verändert sich und doch haben uns Krisenzeiten immer Besinnung beschert.»

HISTORIE — ROBBE & BERKING

Die Flensburger Silbermanufaktur wurde 1874 von Nicolaus Christoph Robbe gegründet. Mit Unterstützung seiner Frau Luise begann er, silberne Bestecke mit grossem handwerklichem Können anzufertigen. 1897 stellte er einen äusserst begabten Gesellen namens Robert Berking ein. Berking verliebte sich in Henriette Robbe, die Tochter seines Meisters, heiratete sie und beteiligte sich zu 50 Prozent an der kleinen Firma. In den folgenden zwölf Jahren bauten sie die Silberwerkstatt Robbe & Berking kontinuierlich aus.

1908 verstarb Robert Berking – im Alter von 35 Jahren – bei einem Badeunfall. Da seine vier Kinder zu klein für die Nachfolge waren, übernahm die junge Witwe das Geschäft. Unterstützt wurde Henriette Berking dabei von ihrem Vater Nicolaus Christoph Robbe und ihrem Bruder Arnold Robbe. 1925 übernahm der älteste Sohn Theodor die Leitung der Firma. Innert knapp 40 Jahren machte

er aus der kleinen Werkstatt eine im Norden Deutschlands hochangesehene Silbermanufaktur mit 100 Mitarbeitern.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Mehrzahl der Angestellten zum Kriegsdienst eingezogen. Und als die Nachfrage nach Silberbesteck einbrach, hielt sich die Manufaktur mit der Herstellung von Kriegsverdienstkreuzen über Wasser. Ab 1949 profitierte Robbe & Berking vom Aufschwung, der nach der Währungsreform einsetzte. Die Zahl der Mitarbeiter stieg laufend, sodass 1956 schliesslich ein grösseres Fabrikgebäude bezogen werden konnte. 1958 übernahm Robert Berking die Geschäftsführung von seinem Vater. In den vier Jahrzehnten seines Wirkens machte er Robbe & Berking von einem nur auf Schleswig-Holstein und Ostfriesland beschränkten Regionalanbieter zu Europas grösstem Hersteller silberner Bestecke.





Dies ist eine Geschichte voller Höhen und Tiefen, die damit beginnt, dass unser Autor fast nicht nach Italien gelassen wurde, um den Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano zu fahren. Was dramatische Folgen gehabt hätte. Es ging natürlich alles gut. Extrem gut. Wenn da am Ende nicht ...

Ich habe Hitzewallungen und einen Puls von 150. Es kann nicht wahr sein. Aber es ist wahr. Ich durchlebe einen Alptraum. Die Bodenstewardess von Austrian Airlines am Flughafen in Wien will mich nicht an Bord lassen. Es ist die Maschine nach München, mit Anschluss nach Bologna. Ich muss zum Test Drive mit dem 1.000 PS (!) starken Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano. Mein Tanz mit dem Teufel. Ich fiebere diesem Tag seit einer gefühlten Ewigkeit entgegen. Aber die Bodenstewardess sagt Nein! Sie weiß nicht, was sie mir antut.

Ich habe einen negativen Covid-Test dabei – nicht jedoch die Registrierung für die Einreise nach Italien. Weil sie mir im Auswärtigen Amt gesagt haben, das könne ich ebenso gut am Zielort erledigen. Ich muss jetzt handeln, alles auf eine Karte setzen. Beuge mich über den Schalter und mache ein Gesicht wie Robert De Niro in den unschönen Szenen von «Taxi Driver». Schaue der jungen Dame tief in die Augen: «Wenn ich nicht in diesen Flieger darf, geschieht ein Unglück.» Sie schnappt nach Luft, ringt vergeblich nach Worten. Man hat ihr in der Ausbildung nicht beigebracht, wie man mit psychisch kranken Passagieren umgeht. «Verstehen Sie mich nicht falsch», sage ich, «ich werde Ihnen kein Haar krümmen. Es geht nur um mich. Ich werde mich entleiben. Sie wissen, junge Frau, was dieses altmodische Wort bedeutet?»

Die junge Frau greift sichtlich verstört zum Telefonhörer. Jetzt ruft sie die Polizei, denke ich. Doch sie hat nur ihren Supervisor dran und erklärt ihm meinen Fall. So ein Supervisor fehlt mir gerade noch. Der meint es aber offenbar gut mit mir. Er lässt ausrichten, ich solle die Registrierung schleunigst online durchführen, auf meinem Handy. Die Frau nennt

mir eine Internetadresse. Ich fange an zu tippen und gelange auf die Website. Die Fragen nehmen kein Ende. Immer neue Felder sind auszufüllen. Was kommt als Nächstes? Wie hoch war die Temperatur in Ihrer linken Arschhälfte bei der letzten Sonnenfinsternis? Zum Verrücktwerden. Irgendwann komme ich nicht mehr weiter: «Ihre Eingabe ist falsch.» Ich lasse alle Hoffnung fahren. Die Bodenstewardess meint, sie müsse den Flug jetzt schließen. «Rufen Sie noch einmal Ihren Supervisor an», sage ich. Und merke selbst, dass es wie eine Drohung klingt. Ich bin nur noch Robert De Niro. Sie macht es tatsächlich, ich hätte alles dagegen gewettet. «Der Herr hat ein Problem mit der Eingabe seiner Daten», spricht sie in den Hörer. Nach einer halben Minute legt sie wieder auf: «Sie dürfen fliegen, auf eigene Verantwortung. In München wird man Sie aber höchstwahrscheinlich wieder zurückschicken. Ich atme laut durch, mit vibrierenden Lippen. «Das glaube ich nicht», sage ich. Und gehe an Bord.

Wozu das ganze Drama? Weder in München noch in Bologna fragt irgendwer nach irgendeiner Registrierung. Als ich längst wohlbehalten im Executive Spa-Hotel in Fiorano angekommen bin, sage ich mir: «Reg' dich nicht immer so auf, das geht aufs Herz. Du hättest zur Not ja auch mit dem Auto fahren können. Das wilde Treiben auf dem Circuito geht doch erst morgen los.» Ich lege mich ins Bett und lese noch ein Kapitel in meinem Buch «Der unbekannte Kimi Räikkönen». Tut richtig gut nach so einer stressigen Anreise. Ferraris letzter F1-Weltmeister (2007) erzählt ausführlich und höchst unterhaltsam von seinen Saufgelagen und wie er vor dem Grand Prix von Spanien 2013 zwei Wochen lang nonstop betrunken war. Da genehmige ich mir doch vor dem Einschlafen glatt einen Whisky aus der Minibar.



118

Am nächsten Tag betrete ich heiligen Boden, im wahrsten Sinne des Wortes. Papst Johannes Paul II. war 1988 hier und sprach seinen Segen aus. Das Testgelände von Ferrari in der Via Gilles Villeneuve, ein drei Kilometer langer Rundkurs mit entsprechender Infrastruktur, liegt nur ein paar Straßen vom Stammwerk Maranello entfernt. Ich stehe - inmitten der Strecke - auf der Piazza Michael Schumacher vor einem weißgetünchten zweistöckigen Haus mit roten Fensterläden. Hier wohnte Enzo Ferrari, der einsame Commendatore. Der Pate von Maranello. Der Tyrann. Der Intrigant. Der Unnahbare. Der Menschenfeind. Das Genie. Man fragt sich, ob der Alte nicht längst taub war vom ständigen Motorenlärm. Vor dem Hauseingang parken knapp drei Millionen Euro – sechs Exemplare jenes Höllenbratens, um den sich heute hier alles dreht. In den Farben Silber, Blau, Rot. Stückpreis: 491'670 Euro. Ehrlich gesagt, ich finde das Wort Stückpreis im Zusammenhang mit einem der teuersten Supersportwagen der Gegenwart höchst unpassend, als wäre von Knollensellerie, einer Badeente oder einem Zahnstocherhalter die Rede, aber mir fällt leider nichts anderes ein. Und weil wir gerade bei den Zahlen sind, ich habe aus rein persönlichem Interesse schon vor Antritt dieser Reise ein ganz spezielles Rechenbeispiel ausgetüftelt, es lautet folgendermaßen: Wie lange müsste ein durchschnittlich verdienender Tischler in Deutschland arbeiten, um sich diesen Wagen kaufen zu können? Die Lösung: 24 Jahre. Vorausgesetzt, er opfert seinen gesamten Nettolohn in Höhe von 1700 Euro. Weil das aber natürlich nicht geht, der Tischler dabei verhungern und erfrieren würde und sich nicht einmal ein Butterbrot oder die billigste Polvester-Unterhose bei C&A kaufen könnte, habe ich weiter gerechnet. Nehmen wir an, der Tischler legt 500 Euro pro Monat auf die Seite. Wann hätte er die nötigen 491'670 Euro beisammen? In 82 Jahren. Aber das geht ja auch nicht, weil der Tischler dann längst tot ist. Sie werden jetzt vielleicht sagen: «Der Tischler könnte sich diesen Ferrari doch nicht einmal mit einer fetten Millionenerbschaft kaufen – den kriegen sowieso nur auserwählte Kunden.» Falsch. Im Gegensatz zum LaFerrai ist der Assetto Fiorano nicht limitiert. Was bleibt als Quintessenz? Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Es gibt hier übrigens noch einen, um den sich alles dreht: mich! Ich habe das meinem schwarzen, langärmeligen Niki Lauda-Shirt zu verdanken. Unser Champion im Ferrari 312T, Jahrgang 1975, ganz groß auf meiner Brust. Mehr geht nicht als Österreicher bei so einem Test Drive für Journalisten in Fiorano. Sie lächeln mir zu, recken die Daumen, klopfen mir auf die Schulter - Fahrwerks- und Motoreningenieure, Aerodynamiker, Männer und Frauen aus der Presseabteilung. Mein Anblick versetzt sie in Entzücken. Zwei Mechaniker in ferrariroten Hemden und ferrariroten Hosen applaudieren sogar. Der eine ruft mir zu: «Sembri molto veloce!» («Du siehst sehr schnell aus!»). Aber warum fühle ich mich bei diesen Worten plötzlich unbehaglich? Weil ich jetzt unter Druck stehe. Sie glauben bestimmt, ich würde die anderen Motorjournalisten in Grund und Boden fahren, zu lächerlichen Statisten degradieren. Ich bin ihr Top-Favorit. Aber was, wenn der Top-Favorit einen deftigen Abflug hinlegt und mit einem Schlag eine halbe Million Euro vernichtet? Dann werden sie ihn, wie das bei Ferrari so üblich ist, mit Schimpf und Schande davonjagen. Der Top-Favorit sucht deshalb Ablenkung im Gespräch mit einer Hostess von Ferrari. Sie hat die ebenmäßige Stirn der Nofretete und fragt ihn, ob er nicht Italiener und irrtümlich in die Gruppe der deutschsprachigen Journalisten geraten sei. Nein, alles habe seine Richtigkeit, er sei ein Schluchtenscheißer, ein merda del burrone von der anderen Seite der Alpen und könne sich selbst nicht erklären, wer ihm diese gesetzwidrigen dunklen Augenringe vererbt habe. Die Hostess, die die Tochter des Top-Favoriten sein könnte, hält sich die Hand vor den Mund und lacht laut. Sie habe, sagt sie dann, diesen Ausdruck – merda del burrone – noch nie gehört. Es sei ein Schimpfwort, das sich die Deutschen für die Österreicher ausgedacht haben, klärt der Top-Favorit sie auf, und da er viele Jahre in der Bundesrepublik gelebt habe, sei es ganz automatisch in seinen Sprachgebrauch übergegangen, was, wie sie ja eben gemerkt habe, so weit gehe, dass er sich inzwischen selbst als einen Schluchtenscheißer bezeichne.

Widmen wir uns, während die beiden sich weiter unterhalten, nun dem Auto. Zunächst sein Werdegang: Vor zwei Jahren stellte Ferrari den SF90 Stradale vor, einen Plug-in-Hybrid mit vier Motoren. Nie gab es aus Maranello was Ärgeres für die Straße: 340 km/h, 1000 PS. Angerichtet von einem V8-Biturbo (780 PS) und drei Elektromotoren mit insgesamt 220 PS. Der erste Allrad-Ferrari übrigens, wobei er im rein elektrischen Betrieb und im Retourgang ein Fronttriebler ist. Man könnte ein halbes Buch über die avantgardistische Ausrüstung des Überdrüber-Ferrari schreiben, aber es würde mich langweilen. Viel lieber möchte ich an dieser Stelle die wunderbaren Worte meines Kollegen Matthias Mederer wiedergeben, der das Hypercar im vergangenen Jahr fuhr (weshalb ich mir vor Neid die Finger blutig biss): «Mit dem SF90 Stradale voll durchzubeschleunigen hat etwas von physischem Wahnsinn. Das Zusammenwirken aus Elektroeinheit und Turbo-Verbrenner schafft eine so ansatzlose Durchzugskraft, dass mir zumindest auf der Landstraße im ersten Moment der Gedanke kommt: «Das ist zu viel Kraft!»» Bei Ferrari waren sie da anderer Meinung: «Was heißt hier zu viel Kraft? Was interessiert uns das Geschwätz vom Mederer! Da geht noch was, wir schärfen nach!» Der Assetto Fiorano ist das Ergebnis. «Assetto» bedeutet übersetzt «trimmen». Gemeint ist also der für die Rennstrecke (Fiorano) getrimmte SF90 Stradale. Heißt konkret: Stoßdämpfer aus dem GT-Rennsport, Türverkleidungen und Unterboden aus Karbonfaser, Federn und komplette Auspuffanlage aus Titan, Karbonfaser-Heckspoiler (sorgt für 390 kg Anpressdruck bei 250 km/h), Michelin Pilot Sport Cup2-Bereifung mit weicherer Mischung und weniger Rillen – Semislicks also. Der Assetto Fiorano wiegt 30 Kilo weniger als das Basismodell (Gesamtgewicht jetzt: 1540 kg). Ich weiß, das ist jetzt schon wieder so ein deplatziertes Wort für einen Ferrari: Basismodell. Klingt nach Kia Optima 1,6 Liter. Was Passenderes fand ich leider nicht. Lange musste ich auch darüber nachdenken, womit sich diese wohltuend herzerfrischende wie hochgradig perverse Aufrüstung eines ohnehin schon exorbitanten Straßensportwagens am besten vergleichen ließe. Dazu ist mir dann schon was eingefallen. Es ist ungefähr dasselbe, als würde man a) auf den Mailänder Dom noch vier weitere Türme bauen, b) die Sahara mit zusätzlichem Sand aufschütten oder c) dem Amazon-Gründer Jeff Bezos im Rahmen einer Spendenaktion zehn Milliarden Dollar auf sein Konto überweisen.

Ich gehe von der Piazza Michael Schumacher hinüber zur Box, wo sich meine deutschen und österreichischen Berufskollegen aufhalten, sieben an der Zahl. Man bespricht noch

THE COLLECTIVE REALLY FAST

## «In den Kurven fühlt sich der Wagen deutlich leichter an, als er ist. Es ist erstaunlich, wie wenig man das Gewicht spürt. Der Wagen ist sehr agil.»

einmal den Ablauf des heutigen Tages. Wir werden einzeln fahren, immer mit einem Führungsauto voraus. Vier Runden am Vormittag zum Eingewöhnen, mäßiges bis flottes Tempo. Nach dem Mittagessen dann vier schnelle Runden. Von jeder Runde wird es Telemetriedaten, jedoch keine Zeitmessung geben. Das würde wenig Sinn machen, da wir auf einem 100 Meter langen Abschnitt der Start- und Zielgeraden aus Lärmschutzgründen nicht Vollgas geben dürfen. Man muss sich das auf der Zunge zergehen lassen: Ferrari, der mythenumrankte Sportwagenhersteller und das mit über 200 GP-Erfolgen sowie 15 Fahrer- und 16 Konstrukteurs-Weltmeisterschaften erfolgreichste Team der F1-Geschichte, darf tagsüber auf der hauseigenen Strecke nicht volles Rohr geben, wann immer es erforderlich ist. Ich weiß nicht, ob ich lachen oder weinen soll. Bedarf es eines deutlicheren Beweises, wie es um den Motorsport bestellt ist? Und doch hat die Sache für mich auch was Gutes. Wenn nämlich keine Zeit gemessen wird, nimmt das ein wenig Druck von mir. Andererseits sind Telemetriedaten sehr aufschlussreich. Sie zeigen exakt, wann du bremst und wieder Gas gibst. Du kannst dich nicht mehr blöd rausreden («Ich bin doch eh so spät ins Eisen gestiegen, aber das Auto untersteuert brutal.»). Vergiss es, halt einfach das Maul. Besser für dich. Du verschlimmerst deine Lage nur. Die Telemetrie lügt nicht. In der Box wissen sie längst, dass du eine Memme bist und in einen Strickkurs gehörst.

Geht los, ich bin der Erste. Ein blauer Assetto Fiorano steht mit offener Tür vor der Box bereit. Ich setze mir einen Sturzhelm auf, zwänge mich ins Cockpit und zurre – schönes Vorspiel – den Vierpunktgurt fest. Im nächsten Moment totale Reizüberflutung! Diese volldigitale, Science-Fiction-mäßige

Instrumentierung und das Multifunktionslenkrad mit Touch--Knöpfen zum Einstellen der vier Fahrmodi eDrive, Hybrid, Performance und Qualify sowie der Drehregler für die Fahrprogramme Wet, Sport, Race, CT off, ESC off. Ein Ingenieur geht neben dem Auto in die Hocke und erklärt mir alles. Er fragt mich erwartungsvoll, ob ich gerne elektrisch fahren möchte, das sei schon was Besonderes in einem Ferrari, sollte man zumindest einmal erlebt haben. «Nur über meine Leiche», antworte ich ohne zu zögern. Er lächelt dünn. Es entsteht eine kurze Stille. «War nur ein Vorschlag», sagt er. Dann wäre das geklärt. Ich komme nicht nach Fiorano, um elektrisch zu fahren. Ich gehe ja auch nicht ins Kaffeehaus, um mir ein Schlauchboot zu kaufen. Maximale Power, Abruf aller Leistungsreserven - was anderes kommt hier gar nicht infrage. Also Motoreinstellung «Qualify». Aber wie starte ich eigentlich? Nirgends ein Startknopf zu sehen. Der Ingenieur deutet auf einen «Engine-Start-Stop»-Schriftzug am Lenkrad. Ich drücke mit dem Daumen dagegen. Bin gespannt wie klingen 1000 PS? Nicht so arg, wie man denkt. Dumpf in erster Linie (weil Turbo und kein Sauger). Tiefe Grundfrequenz. Satt. Voll. Angenehm. Unaufgeregt. Geht durch den Körper wie eine tibetische Klangschalenmassage. Jetzt nur nicht die Augen schließen, sonst wird's gar zu wohlig und mir erscheint im Geist der Dalai Lama in seiner bunten Robe und den ausgetretenen Latschen, was auf der Pista di Fiorano vielleicht nicht von Vorteil wäre. Um die Sache nicht zu verniedlichen: Der Sound des Assetto Fiorano ist in Wahrheit die souveräne Ausdrucksweise des absolut Überlegenen, der damit gleichsam die Unter-1000-PS-Gesellschaft (sprich: alle) zu einer Horde brüllender, kreischender, minderwertiger und komplexbeladener Voll-Prolos degradiert.

Ich rolle hinter dem Führungsfahrzeug - ebenfalls ein Assetto Fiorano, welcher von einem vollbärtigen jungen Mann namens Francesco gelenkt wird – auf den Track hinaus. Francesco ist Testfahrer bei Ferrari. Das ist einer der coolsten Jobs der Welt, denke ich, kommt noch vor Krokodilfänger oder Modelscout. Mäßiges Tempo also. Zunächst einmal bin ich erstaunt darüber, dass mir der Streckenverlauf kaum noch in Erinnerung ist. Dabei fahre ich zum dritten Mal hier. Lange her allerdings, zuletzt mit dem 575M Maranello bei strömendem Regen, ein Ritt auf der Rasierklinge. Mein erster Eindruck von dem Assetto Fiorano: Der Motor macht eins zu eins, was dein Fuß macht. Gasannahme, wie sie direkter nicht vorstellbar ist. Und wo sind diese anderthalb Tonnen? Man nimmt sie kaum wahr. Charles Leclerc, der Ferrari F1-Pilot, sagte schon über das Basismodell: «In den Kurven fühlt sich der Wagen deutlich leichter an, als er ist. Es ist erstaunlich, wie wenig man das Gewicht spürt. Der Wagen ist sehr agil.» Karli, was sagst Du dann erst über diesen hier, mit seinen 30 Kilo weniger! Easy going mit 1000 PS - die erstaunliche Erkenntnis nach dem Warm-up. Überlagert freilich von der Vorahnung, dass es am Nachmittag trotzdem heftig wird.

Es folgen mehrere von Ingenieuren gehaltene Vorträge im klimatisierten Raum eines ebenerdigen Gebäudes, gleich schräg gegenüber der Villa des toten Paten. Hauptsächlich geht es um Technik, aber so recht zuhören will keiner, alle sind nur geil aufs Fahren. Dann gehen wir zum Mittagessen ins Restaurant Cavallino in Maranello. Der Commendatore war hier Stammgast, die Kellner tragen schwarze Anzüge, im Eingangsbereich eine Bilderwand mit den Helden vergangener Tage. Niki Lauda fehlt natürlich auch nicht. Einer der Kellner bewundert mein Shirt. Er sagt «Ciao, Niki!» zu mir, bittet mich vor die Wand, platziert mich zentimetergenau neben ein gerahmtes Schwarz-Weiß-Bild von Niki Lauda und fotografiert mich mit seinem Handy. Die Journalisten sehen das. Der Druck, der jetzt wieder auf mir lastet, ist enorm. Nur mit Mühe krieg' ich die Tortelloni hinunter. Als ich den Espresso trinken will, bekomme ich eine WhatsApp-Nachricht von meinem 72-jährigen Vater: «Wollte Dir nur mitteilen, dass ich Fiorano auf der Playstation gerade in 1:24 gefahren bin - mit dem Ferrari 488 GT3, auf der letzten Rille. Ich ziehe immer noch Kreise um Dich.» Schon des Öfteren schrieb ich in diesem Magazin über meinen Vater, den ehemaligen Motorsportfotografen. Was ich bisher unerwähnt ließ: Senior war in den 1970er-Jahren auch ein sauschneller Alfa-Sud-Cup-Fahrer. Nur damit nicht jeder denkt, der ältere Herr sei ein reiner Playstation-Glüher.

Zurück auf dem Testgelände. Ich sitze wieder festgegurtet im Wagen. Der Motor läuft schon. An meinem Sturzhelm ist ein Mikrofon dran. Über Funk bin ich mit Francesco im Führungsauto verbunden. Er fragt mich, ob alles okay ist und ich bereit bin. «Yeah.» Hätte er mich eine Viertelstunde vorher gefragt, ich hätte sagen müssen: «Ich habe Angst.» Ich schäme mich dafür nicht. «Ein Auto ist erst dann schnell genug, wenn man morgens davor steht und Angst hat, es aufzuschließen.» Sagt Walter Röhrl. Aber nun ist alles gut. Ich bin die Ruhe selbst. Ich habe nach dem Anschnallen bestimmt eine halbe Minute das springende Pferd auf dem Lenkrad fixiert und gemerkt, wie dadurch mein innerer Kosmos in einer Art Turbo-Katharsis leergefegt wurde von belastenden Gedanken

an titanische, unbeherrschbare Kräfte, immense Kurvengeschwindigkeiten oder ein zu spät eingeleitetes Bremsmanöver, und auf einmal kristallisierte sich ganz klar heraus, dass dieser überirdische Ferrari nicht mein Gegner und schon gar nicht der Teufel, sondern mein allerhöchster Lehrmeister auf dieser vielleicht letzten Etappe einer nun schon langen Reise an die Grenzen der Physik ist. Derart geläutert, rolle ich hinter Francesco auf den Track, vorbei am Medical Car und der Feuerwehr. Beide werden hoffentlich nicht gebraucht. Für ein langes und gesundes Leben lasse ich die Traktionskontrolle aktiviert. Selbstverständlich würde ich sie ausschalten, wenn ich den ganzen Tag herumheizen und das Auto besser kennenlernen könnte. Francesco wird sein Tempo nach mir richten. Der Abstand zwischen uns sollte nicht weniger als 50 Meter betragen. Wenn er merkt, dass ich näher an ihn rankomme, wird er pushen. So können wir dieses Spiel immer weiter treiben. Theoretisch gibt es kein Limit. Ein anmaßender Gedanke erheitert mich: Was würde passieren, wenn ich es schaffe, Francesco zu überholen? Krieg ich dann seinen Job bei Ferrari? Und er meinen bei ramp? Oder würden sie in Reutlingen sagen: «Was wollen wir mit einem traumatisierten Testpiloten aus Maranello?»

Vollgas! Was jetzt kommt, wird mein Denken über schnelles Autofahren auf den Kopf stellen. Ich werde alles, was ich je über Sportwagen geschrieben, gesagt oder gedacht habe, revidieren müssen. Vieles wird seine Gültigkeit verlieren. Doch der Reihe nach: Vollgas also. Ich bin in sechs Sekunden auf 200! Sechs Sekunden! Beschleunigung ist nur noch ein Hilfsausdruck. Abfeuern müsste es heißen. Da löst sich quasi ein Schuss. Aber wie soll man ein Projektil lenken? Sechs Sekunden – ein anderer Vergleich: In sechs Sekunden zieht man sich ein Paar Socken an, ich habe es gestoppt, es ist eine sehr kurze Zeitspanne. Ziehen Sie sich bitte ein Paar Socken an und stellen Sie sich dabei vor, dass ein Auto währenddessen aus dem Stand auf 200 schießt. Das ist kaum auszudenken. Ich sollte vielleicht langsam bremsen. Da kommt diese Rechtskurve nach Start und Ziel. Warum bremst denn der Francesco immer noch nicht? Ist der komplett wahnsinnig. mich haut's ja gleich in der ersten Kurve raus! Also ich brems' jetzt, sonst flieg ich ab bis hinter die Hügel von Maranello. Nichts wäre peinlicher als ein Crash des Top-Favoriten in der ersten Kurve. Ich weiß ja, dass sie meine Fahrt in der Box auf den Monitoren mitverfolgen. Der Ferrari bremst so brutal, das glaubst du nicht - wie der Strick am Galgen den fallenden Körper des Halunken. Der Abstand zu Francesco hat sich nach der Kurve gleich vergrößert. Ich muss jetzt richtig Gas geben, denn wirklich langsamer wird der da vorne nicht. Eine Verfolgungsjagd beginnt, und kaum bin ich wieder dran, zieht er wieder los. Katz und Maus auf der Pista!

Schnell merke ich, dass dieser Ferrari nicht nur gnadenlos abgeht und verzögert, sondern auch eine unvorstellbare Haftung aufbaut. Mein Vertrauen wird von Kurve zu Kurve größer, und am Beginn der zweiten Runde geschieht etwas Unglaubliches: Mit mehr als 200 km/h steuere ich wieder auf die Rechtskurve nach Start und Ziel zu. Normalerweise würde ich denken: Zeit fürs Bremsen und Runterschalten. Jetzt denke ich: Draufbleiben und hochschalten! Ja bin ich denn von allen guten Geistern verlassen? Ich denke verkehrt! Dieses Auto bringt mich um den klaren Verstand! Voll in die Eisen!

Zu spät! Ich halte die Luft an, gerate viel zu nah ans Heck meines Vordermannes! Gerade noch gut gegangen! Ich warte auf einen Funkspruch von Francesco – «Are you crazy?» oder so –, aber zum Glück sagt er nichts, es hätte mich stark verunsichert. Vielleicht hätte er aber doch was sagen sollen, denn erstaunlicherweise werde ich trotz der Harakiri-Aktion immer unbekümmerter. Das Ding liegt ja auch wie ein Brett, kein Millimeter Verwindung. «Es ist kein langweiliges, untersteuerndes Fahrzeug, sondern es ist leicht übersteuernd ausgelegt. Trotzdem ist der Wagen leicht zu beherrschen.» Weitere Worte von Charles Leclerc über den «gewöhnlichen» SF90. Karli, denke ich, ganz schön untertrieben mit dem, was Du da gesagt hast! Aber grundsätzlich stimmt das, dieser Ferrari macht keinerlei Mätzchen.

Und ich mache Dampf, halte den Abstand so gering wie möglich. Francesco muss einen Gang zulegen. Wir werden immer schneller. Manchmal muss ich die Zähne zusammenbeißen und hoffen, dass es mich nicht zerlegt. Einmal staubt's, weil ich über die Curbs komme. Die meiste Zeit verliere ich in den engen Kurven – weil ich zu spät bremse und dann herumeiere und zu langsam wieder rauskomme aus dem Eck. Das macht mich fuchsteufelswild. «Himmel, Arsch und Wolkenbruch!», brülle ich durchs Cockpit. «What did you say?», fragt Francesco. «Sorry, nothing.» Aber was heißt hier schon langsam? Bin immer wieder aufs Neue perplex von diesem jenseitigen Schub. Letzte Runde. Ich weiß, dass ich das wahre Potenzial des Assetto Fiorano noch lange nicht ausgeschöpft habe. Ich würde es gerne. Dafür müsste ich aber die Brechstange rausholen. Soll ich?

Hab' eigentlich erst einen Testwagen zertrümmert, den aber dafür sehr gründlich, eine Corvette C6 auf der A3 Richtung Köln, Aquaplaning und 190 auf dem Tacho. Hab mich ganz schön erschreckt, die Hände vom Lenkrad genommen und auf den Einschlag, beziehungsweise den Eintritt in die ewigen Jagdgründe gewartet. Zum Glück bin ich nur mit der Fahrerseite gegen die Leitplanken gekracht und daran längsseitig entlanggeschlittert. Was soll ich sagen, die Corvette war auf der linken Seite abgeschmirgelt bis aufs nackte Karosserieblech, ein Kunstwerk fast schon, aber der komische Typ in der Presseabteilung hat das nicht kapiert und gemeint, die Aktion sei «suboptimal» gewesen und dass ich bis auf Weiteres keinen Testwagen mehr bekomme. Aber der hat damals schon so alt geklungen am Telefon, das muss mehr als 15 Jahre her sein, der ist jetzt bestimmt schon in Pension oder tot, da sitzt längst ein anderer, wird mal wieder Zeit für eine Corvette. Aber jetzt, wie gesagt, letzte Runde auf der Pista di Fiorano. Brechstange? Ja oder nein? Brechstange heißt ja nicht von vornherein, dass es krachen wird. Obwohl. Nein, ich lass' es bleiben, gehe nur bis zu meiner Grenze, lasse die Grenze des Ferrari unerforscht. Sie liegt allzu weit entfernt, irgendwo in Utopia. Trotzdem ist es die Runde meines Lebens. Mein allerhöchster Lehrmeister lockt mich mehrmals ins Verderben, nur um mich im letzten Moment zurückzuhalten. Ich fahre, wie es mir schneller jetzt nicht möglich ist – und extremer als je zuvor.

Nach der Auslaufrunde steige ich aus, nehme den Helm ab und überreiche ihn der Hostess mit der Nofretetenstirn. Ein kleinerer, drahtiger Mann – schwarze Haare, Mitte vierzig – kommt auf mich zu: Raffaele de Simone, Chef-Testfahrer von Ferrari. Er nickt mit dem Kopf und sagt: «You are fast. You

are really fast.» Ich muss mich stark zurückhalten. Erstens, ihn nicht zu bitten, das noch einmal zu sagen, damit ich es mit meinem Handy aufnehmen kann. Zweitens, ihn zu fragen, ob er mein bester Freund werden möchte. Ich sag' nur: «Grazie, che piacere!» Und krieg', verdammte Scheiße noch mal, feuchte Augen. Beim Barte des Propheten, ich habe in meinem ganzen Leben kein schöneres Kompliment bekommen. Aber das ist nicht das Ende der Geschichte. Während jetzt die anderen ihre Runden drehen, sitze ich in Sichtweite der Box etwas wehmütig auf einem Klappstuhl mit Leinenbezug und denke an meinen Landsmann Hansi Hölzel alias Falco. Im Jahr 1986 erreichte sein Titel «Rock Me Amadeus» als erstes (und bisher einziges) deutschsprachiges Lied Platz eins der US-Charts. Anstatt sich wirklich zu freuen, sagte Falco zu seinem Manager: «Das ist mein Höhepunkt. Aber was kommt danach? Wahrscheinlich der tiefe Fall.» Ich fühle mich jetzt ein wenig wie damals der Hansi, denn ich frage mich: «Was kommt nach 1000 PS?» Eine ganze Weile sitze ich noch da – bis es ruhig wird auf der Strecke. Dann stehe ich auf und gehe in dieses ebenerdige Gebäude, wo heute die Vorträge gehalten wurden. Die Besprechung der Telemetriedaten steht auf dem Programm. Eines steht gleich fest: Der Mann, der später bremste als alle anderen und früher wieder am Gas war – er heißt Timo Völker und schreibt für die bürgerlich-konservative österreichische Tageszeitung «Die Presse» die Autogeschichten. Er sieht aus wie ein zerstreuter Philosophie-Professor. Ich sollte mich besser doch entleiben. Oder zumindest den Führerschein abgeben.

#### FERRARISF90 STRADALE

MOTOR	Plug-in-Hybrid aus V8-Biturbo und drei Elektromotoren
HUBRAUM	3.990 ccm
LEISTUNG	1.000 PS (735 kW)
MAX. DREHMOMENT	800 Nm bei 6.000 U/min
0-100 KM/H	2,5 s
VMAX	340 km/h



# **KOCHEN IST KUNST**





orea-kuechen.ch



# PORSCHE AESTEC GTS

Text: Nina Treml

Der Porsche 904, wegen Peugeots Nomenklatur mit der geschützten Null in der Mitte offiziell als GTS vertrieben, war ein Rennwagen mit Strassenzulassung, der zwischen 1963 und 1965 gebaut wurde und in seinen Klassen dominierte. Besonders beeindruckend: Das mit einem Zweiliter-Boxer motorisierte 650-Kilo-Leichtgewicht war bei Bergrennen ebenso erfolgreich wie auf der Rundstrecke. Nicht umsonst steht das Kürzel GTS heute für die sportlichen Alleskönner einer jeden Porsche-Baureihe.

Neu für den Autobauer war seinerzeit die Aussenhaut aus Kunststoff, die mit einem Kastenrahmen aus Stahl verklebt und zusätzlich verschraubt wurde. Das aus der Feder von «Butzi» Porsche stammende das Design entstand quasi von selbst: Die Mittelmotorbauweise machte sich in der Optik genauso bemerkbar wie der Anspruch, den Rennwagen so aerodynamisch wie möglich zu gestalten.

Dass nur gerade 116 Stück gebaut wurden, macht einen originalen GTS heute schier unbezahlbar. Umso reizvoller erscheint der Gedanke, einen GTS neu zu denken. Mit liebevollen Details und hochwertigem Finish. Mit Carbon-Innenraum, Fuchs-Felgen und zeitgemässer Technik unter der Haube. Die Porsche-Spezialisten des Hauses Flat Six Engineering in Werl machen es möglich: Der auf Basis der Boxster-Baureihen 986 und 987 konstruierte Aestec GTS verbindet die hinreissende Schönheit seines historischen Vorbilds mit der Performance und den Annehmlichkeiten eines modernen Sportwagens.

#### ALLGEMEINE GESCHÄFTSBEDINGUNGEN

Für Angebote, Kaufverträge oder Zusammenarbeit in Bezug auf THE COLLECTIVE gilt Schweizer Recht. Die Publikation THE COLLECTIVE sowie auch Auszüge daraus dürfen ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Herausgebers nicht reproduziert oder in irgendeiner Form – auch elektronisch – distribuiert werden. Obwohl mit grösster Sorgfalt darauf geachtet wird, dass Inhalte von THE COLLECTIVE rechtens publiziert werden, können dies weder der Verlag noch die Autoren garantieren. Wenn Sie den Eindruck haben, Teile der Publikation würden gegen internationales Urheberrecht verstossen, zögern Sie nicht, sich an den Verlag zu wenden, um etwaige Ansprüche zu berichtigen.



The first of its kind



