

CHRISTOPHORUS EDITION

Puristisch,
persönlich,
individuell

Vol.

2

Deutschland 15 €
Österreich 15 €
Schweiz 20 sFr



Neo Rauch im Atelier, Angelique Kerber beim Tracktest,
Patrick Long zu Hause, die R Gruppe im Wet-Mode und weitere
internationale Porsche-Geschichten



Der Funke springt über: Porsche ist nah an den Menschen, elektrisiert mit dem Taycan und begeistert mit Klassikern, wie diesem Porsche 964 Carrera RS Cup, dem Original 1994er Carrera Cup-Fahrzeug von Danny Pfeil. Fotografiert auf dem „Luftgekühlt“-Event in München, einem der Highlights für die Community.

Porsche steht für Tradition, Innovation und Leidenschaft. Und für den Antrieb, sich immer wieder neu zu erfinden. Eine erste Zäsur gibt es Anfang der 1960er-Jahre: Auf das Urmodell 356 folgt der 911. Damals noch ein Rookie, heute eine Ikone.

Mit dem legendären Sieg in Le Mans 1970 wird Porsche zum Maßstab im Motorsport – und ist es bis heute. Denken Sie zum Beispiel an das Triple des 919 Hybrid in Le Mans und der Langstrecken-Weltmeisterschaft. Auch die jüngsten Triumphe des 911 im weltweiten Motorsport zeigen: Porsche steht für Emotionen. Dynamik bestimmt das Bild der Marke. Und der Mut, Neues zu wagen: Mitte der 1990er-Jahre die Premiere des Boxster, 2002 der Cayenne, 2009 der Panamera. Mit dem Taycan definiert sich Porsche nun auch als Pionier nachhaltiger Mobilität. Und verbindet die Tradition mit der Zukunft.

Die Menschen sind übrigens unverändert begeistert von der Marke, den Modellen und ihrer Geschichte. Vor allem die Porsche-Fans lieben sie. Und sie zeigen es. Individuell, emotional, pur. Von dieser einzigartigen Verbindung handeln die kommenden Seiten. Für mich persönlich ist diese *Christophorus* Edition ein Erlebnis. Genießen Sie die Lektüre und tauchen Sie ein in die wunderbare Welt von Porsche.

Ihr
Sebastian RUDOLPH
Herausgeber



Ein Treffen als Kunstform: „Luftgekühlt“ ist ein ursprünglich amerikanisches Event, erfunden unter anderem von Patrick Long. Inzwischen gibt es aber auch eine Ausgabe dieser besonderen Show in München (S. 16).

- 03 Editorial**
- 06 Ortstermin**
Porsche-Schätze auf Kuba
- 16 Luftgekühlt**
Werkspilot Patrick Long zelebriert in Los Angeles luftgekühlte Porsche-Klassiker
- 26 Performance-Test**
Angelique Kerber und Mark Webber: erst auf Asphalt, dann am Tennisnetz
- 32 Große Kunst**
Zu Gast bei Neo Rauch, einem der renommiertesten Künstler der Gegenwart
- 42 Rendezvous im Regen**
Im Norden Kaliforniens ist mit der R Gruppe eine ganz besondere Porsche-Gemeinschaft zu Hause
- 54 Hartmut Esslinger**
Die doppelte Leidenschaft von Designerlegende Hartmut Esslinger ist gelb
- 61 Impressum**
- 62 Welt der Wikinger**
Die Mitglieder des Porsche Clubs Island zeigen ihre traumhafte Insel
- 72 Von Paris nach Rouen**
Neel Jani auf den Spuren des ersten Automobil-Wettbewerbs der Welt vor 125 Jahren
- 86 Der perfekte Drift**
In seinen Kunstwerken thematisiert Etienne Salomé Tempo und Kontrolle
- 96 Annie Bousquet**
Erfolg und Tragödie einer selbstbewussten Rennfahrerin
- 102 Die Heimat des Clubs Nr. 1**
Der älteste Porsche Club wurde 1952 in Dortmund gegründet – und existiert noch heute
- 114 Daniel Hope**
Der berühmte Violinist ist bekennender Porsche-Fan
- 120 Garden Route**
Eine olfaktorische Entdeckungsreise in Südafrika
- 130 Handgemacht**
Zu Besuch in der Schuhwerkstatt von Francesco „Cicchio“ Liberto
- 136 Der Vorbesteller**
Erling Henningstad aus Norwegen ist vom Taycan überzeugt – ohne ihn je gesehen zu haben



Havannas

verborgene

Auf der Suche nach versteckten Porsche-Preziosen – ein Roadmovie in vier Tagen. Kein anderer Karibikstaat fasziniert mehr, und doch gilt, trotz einer gewissen Öffnung für Tourismus und auch für neue Ideen: Das Geheimnis Kuba bleibt. Ein harmloser Ortstermin beim Porsche Club in Havanna wird fast zum Agentenstück.

Text Bastian FUHRMANN Fotos Anatol KOTTE

Schätze



Rundfahrt: Maxy Ramos und sein Plymouth tragen uns durch die von Patina überzogene Pracht Havannas.

„Es war völlig beeindruckend, wie die zwei 356 Speedster GT beim letzten großen Rennen auf Kuba siegten.“

Orlando MORALES

Havanna, 1962. Ein Rennbericht.

Die Porsche-Armada prescht an den Mauern des Malecón vorbei. Die 1,5-Liter-Triebwerke der 356er bieten den Dreiliter-Aggregaten aus Italien oder den Fünfliter-Giganten aus den USA die Stirn. Die Menge staunt und jubelt, feiert die kleinen, wendigen Rennwagen aus Deutschland. Am Ende gehen zwei Porsche 356 Speedster GT beim letzten internationalen Autorennen auf Kuba – Las Carreras de Autos – sensationell auf Platz eins und zwei durchs Ziel.

Aus der Zeit gefallen

Die vollständige Isolation Kubas ist Vergangenheit, der Inselstaat öffnet sich mit Bedacht. Dennoch wirkt die Hauptstadt Havanna noch immer wie aus der Zeit gefallen. Hier liegen Verzweiflung und Hoffnung nah beieinander. Die Suche nach den Porsche-Schätzen der Insel wird zu einem Geduldspiel mit wortkargen Informanten, geheimnisvollen Nachrichten, langen Autofahrten, verschlossenen Stahltores und bizarren Überraschungen.

Den vermeintlich existierenden Porsche Club Cuba gibt es nicht mehr. Die Namen der Besitzer jener wenigen, versteckten Modelle aus Zuffenhausen werden gehütet wie ein Staatsgeheimnis. Doch Aufgaben kommt nicht infrage. Es gilt, Hunderte von Meilen übers Land zu fahren, zahllose Hände zu schütteln und trotz zunehmender Erschöpfung zu lächeln: „Todo bien!“ Alles in Ordnung! Es ist ein Wechselbad der Gefühle. Einerseits das beharrliche Schweigen der Menschen, andererseits die lebensfrohe Schönheit Havannas. Eine Welt voll pittoresker Farben und dem bekannten

Defilee der Oldtimer. Fast ausnahmslos Ami-Schlitten, selten ein Lada. Kein einziger Porsche.

Eine erste Spur führt zu einem malerischen Eisentor. Irgendwo dahinter sollen die verschwundenen historischen Porsche-Modelle stehen. Doch Orlando Morales winkt ab. Einlass? Nicht jetzt. Vielleicht später. Vielleicht gar nicht. Orlando schweigt. Der 80-Jährige ist der erste ernsthafte Kontakt. Ein Mann mit den kantigen, oftmals völlig ausdruckslosen Gesichtszügen eines Menschen, den nichts mehr überrascht oder aus dem Gleichgewicht bringt. Das Tor bleibt verschlossen, die Realität eines leibhaftigen Porsche-Fahrzeuges Vision. Aber immerhin erwähnt Orlando eine Sammlung von Schwarz-Weiß-Fotografien, die von den grandiosen Aufritten der Porsche-Rennwagen in den Fünfzigern zeugen. Doch Fotos sind das eine, die Suche hingegen gilt den Sportwagen, die überlebt haben. Aber werden sich die verschlossenen Tore öffnen? Am ersten Abend bleibt nur die Hoffnung.

Am nächsten Tag bekommt die Hoffnung eine konkrete Gestalt. Die von Maxy Ramos und seinem Plymouth Cranbrook von 1952. Maxy erzählt, er sei eigentlich Veterinärmediziner. Doch einen Job als Tierarzt hat er nicht, nur den Plymouth seines Großvaters. Die betagte Limousine mit der lederbezogenen Rückbank genießt seine ganze Aufmerksamkeit, denn mit ihr verdient er die nötigen Pesos, um seine Frau und seinen sieben Monate alten Sohn durchzubringen.

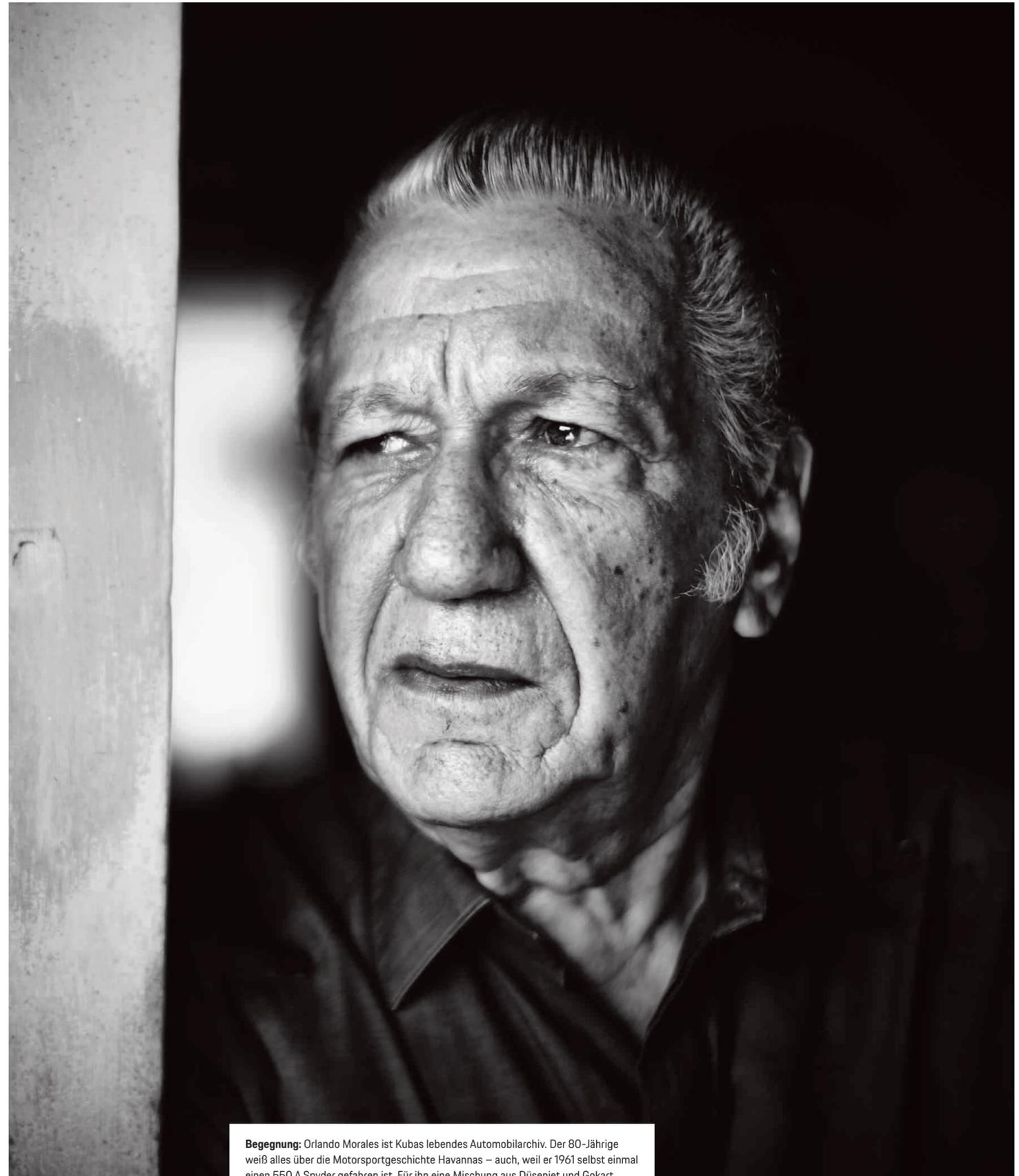
Sorgsam umfährt er jedes Schlagloch im maroden Asphalt der Stadt, mahnt ein behutsames Schließen der Türen an und verflucht in starken Bildern die salzhaltige Gischt der Atlantikwellen, die sich an der Uferpromenade Malecón brechen und das Blech seines Taxis

attackieren. Jeden Morgen stehen er und sein Auto frisch gewienert vor dem Hotel. Maxy ist das menschliche Navigationssystem auf der Suche nach jener automobilen Leidenschaft, die auch auf Kuba gelebt und geteilt wird: einer Gruppe Menschen, die Porsche liebt.

Und es ist wieder jener Orlando Morales mit dem Pokerface, der schließlich – mit Unterstützung von Manuel García Fernández und Alberto Gutiérrez Alonso – die Spur zu den letzten Porsche-Modellen auf der karibischen Insel legt. Orlando gilt als Kubas automobilarchivar. Er besitzt ein Verzeichnis aller legal eingeführten Verkehrsmittel. Wenn überhaupt jemand etwas über den Verbleib der Autos aus dem fernen Alemania weiß, dann er.

In seiner kleinen Wohnung am Plaza de la Revolución breitet er eine kubanische Porsche-Auslese in Schwarz-Weiß aus. Auf dem Fensterbrett picken kleine Vögel nach den Reiskörnern, die Orlando jeden Morgen für sie auslegt. Auf den Bildern ist das markante Gesicht des Porsche-Rennleiters Huschke von Hanstein zu sehen. Anders als sonst, ist er auf Kuba selbst Akteur und pilotiert 1960 während des Gran Premio Libertad, des Großen Preises von Kuba, einen Porsche 718 RSK über 65 Runden.

Auf einem anderen Bild duckt sich Carroll Shelby, Schöpfer der AC Cobra, hinter dem Volant eines Porsche 550. Weitere Rennsportlegenden wie Graf Berghe von Trips, Edgar Barth und Stirling Moss sind auf den vergilbten Fotos verewigt. Und dann deutet Orlando auf einen ganz besonderen Kopf: den Meister aller Meister – Juan Manuel Fangio. Das Bild wurde am 22. Februar 1958 aufgenommen, genau einen Tag vor seiner spektakulären Entführung.



Begegnung: Orlando Morales ist Kubas lebendes Automobilarchiv. Der 80-Jährige weiß alles über die Motorsportgeschichte Havannas – auch, weil er 1961 selbst einmal einen 550 A Spyder gefahren ist. Für ihn eine Mischung aus Düsenjet und Gokart.

In der Welt



der Wikingen

Island ist Kult: gut 100.000 Quadratkilometer Landfläche, rund 360.000 Einwohner, größte Vulkaninsel der Erde. Das Land ist ein eigener Kosmos, eine Welt aus Mythen, extremer Natur und leidenschaftlichen Menschen. Ein Besuch beim Porsche Club Island, der selbst für die isländische Autorin zum Ausflug in eine fremde Welt wurde.

Text Hrefna GYLFADÓTTIR Fotos Stefan BOGNER



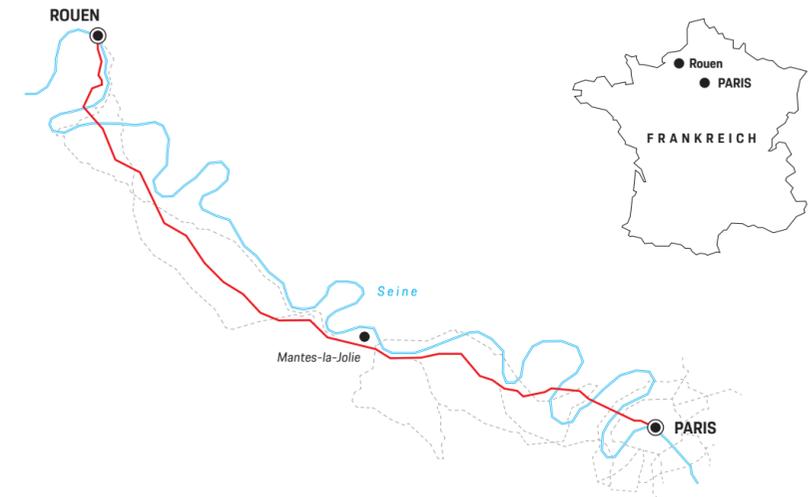
Zurück in die Zukunft

Vor 125 Jahren startet in Paris der erste Automobilwettkampf der Welt. In der Saison 2019/2020 startet Porsche erstmals in der Formel E. Damals wie heute geht es um die Zukunft des Motorsports. Spannende Zeiten für Porsche – und Neel Jani.

Text Christina RAHMES | Fotos Anja BEHRENS, Jérôme RAPILLARD



Ein Treffen in Paris:
Mit dem Rennfahrer Neel Jani geht es im Porsche 911 Carrera S Cabriolet aus der Stadt hinaus Richtung Rouen, ungefähr auf der Strecke des ersten Automobilwettkampfes der Welt von 1894.



Nah am Fluss:
Die Strecke von Paris nach Rouen führt entlang der Seine.

W

ie viele Burger er damals für einen Satz Reifen an seinem Gokart verkaufen musste? Neel Jani muss kurz überlegen. Zahlen und Spielereien faszinieren ihn, seit er rechnen kann. Er sitzt mit seiner Frau Lauren im Burger-Restaurant *Jack & Joey* in Mantes-la-Jolie, gut 50 Kilometer nordwestlich von Paris, und erinnert sich an die Zeit, als er mit 13 Jahren im Schnellrestaurant seiner Eltern aushalf, um erst erwachsen und dann Rennfahrer zu werden. Sein letztes Rennen im Gokart fällt ihm ein: Er fährt es in Gedanken nach, sitzt Zentimeter über der Straße, sucht die Linie, bremst an, lenkt so wenig wie möglich, um das Material zu schonen. Er blickt auf, ist wieder ganz im Hier und Jetzt. Die Mittagsrast ist vorbei. Es geht weiter. Draußen wartet das neue Porsche 911 Carrera S Cabriolet.

Gestartet sind sie in Paris, ihr Ziel heißt Rouen. Sie werden für die noch knapp 90 Kilometer von Mantes-la-Jolie in die Hauptstadt der Normandie Stunden

brauchen – eine ausgedehnte Reise zurück in die Zukunft, Spurensuche dort, wo vor 125 Jahren alles begann. Automobilgeschichte. Geburtsstunde des Motorsports.

Mit Neel Jani startet das neue Formel-E-Werksteam von Porsche nun in die sechste Saison der weltweit ausgetragenen ABB FIA Formula E Championship. Der Schweizer, seit 2013 Porsche-Werksfahrer, ist der erste Pilot, den der Stuttgarter Sportwagenhersteller dafür verpflichtet hat, ein Mann mit Speed, Erfahrung in der Formel E und als Entwicklungsfahrer eine etablierte Größe in einem technologisch zukunftsweisenden Programm. Am Steuer des Porsche 919 Hybrid wurde er 2016 mit seinem Team Le-Mans-Gesamtsieger und FIA-Langstreckenweltmeister. Mit dem 919 erzielte der heute 36-Jährige von 2014 bis einschließlich 2017 vier Siege, neun Poles und vier schnellste Rennrunden. 2018 gelang ihm mit dem 919 Hybrid Evo im belgischen Spa-Francorchamps eine Bestzeit, mit der er Lewis

Hamilton und dessen Formel-1-Streckenrekord ziemlich alt aussehen ließ.

In Frankreich gönnt sich Jani eine Auszeit von seinem anstrengenden Testprogramm – Verbindung von gestern, heute und morgen. Beginn am Boulevard Maillot im Nordwesten von Paris. Dort, wo am 22. Juli 1894 das erste Rennen der Automobilgeschichte startete: Paris – Rouen, ein „Wettbewerb für Wagen ohne Pferde“, ausgerufen von Pierre Giffard. Der Chefredakteur der Pariser Zeitung *Le Petit Journal* wollte demonstrieren, dass dem Automobil die Zukunft gehört. Mehr als 100 Fahrer meldeten sich an, 21 Fahrzeuge bestanden die technische Abnahme, Fahrzeuge mit Benzin-, Dampf- oder Gasmotoren, auch – ausdrücklich erwünscht – mit Elektroantrieb. Tonnenschwere Ungetüme trafen auf leichte Dreiräder; Lieferwagen und Busse auf filigrane Benzingerfahrte. Die 5.000 Francs Preisgeld gebührten, so die Ausschreibung, nicht dem schnellsten Fahrer, sondern demjenigen, der das ungefährlichste, am



A A R T T

Der Franzose Etienne Salomé ist Autodesigner und Künstler. In seinen Arbeiten beschäftigt er sich mit Geschwindigkeit – und damit, wie man sie kontrolliert.

Text Jan VAN ROSSEM Fotos Oliver ZUPANCIC

Den Moment festhalten:
Salomé's Sprung, am höchsten Punkt von der Kamera eingefangen, ist wie ein Sinnbild seiner Kunst.



Rundschau

Jedes Rad ein Kunstwerk für sich, jedes mit einer besonderen Bedeutung in der Geschichte von Porsche. Etienne Salomé ist Fan der Marke, schon immer. Das ist der Ursprung seiner Kunst.



Verschlauf **pause**

Er zählt zu den erfolgreichsten Violinisten der Welt: Neben seiner Solokarriere ist Daniel Hope Initiator und Direktor unzähliger musikalischer Projekte, jettet unablässig um den Globus. Auf seiner Welttournee gönnt er sich eine schnelle Auszeit – im Porsche Panamera.

Text Lena SIEP · Fotos Lisa LINKE, Kevin PARRY / Wallis Annenberg Center for the Performing Arts

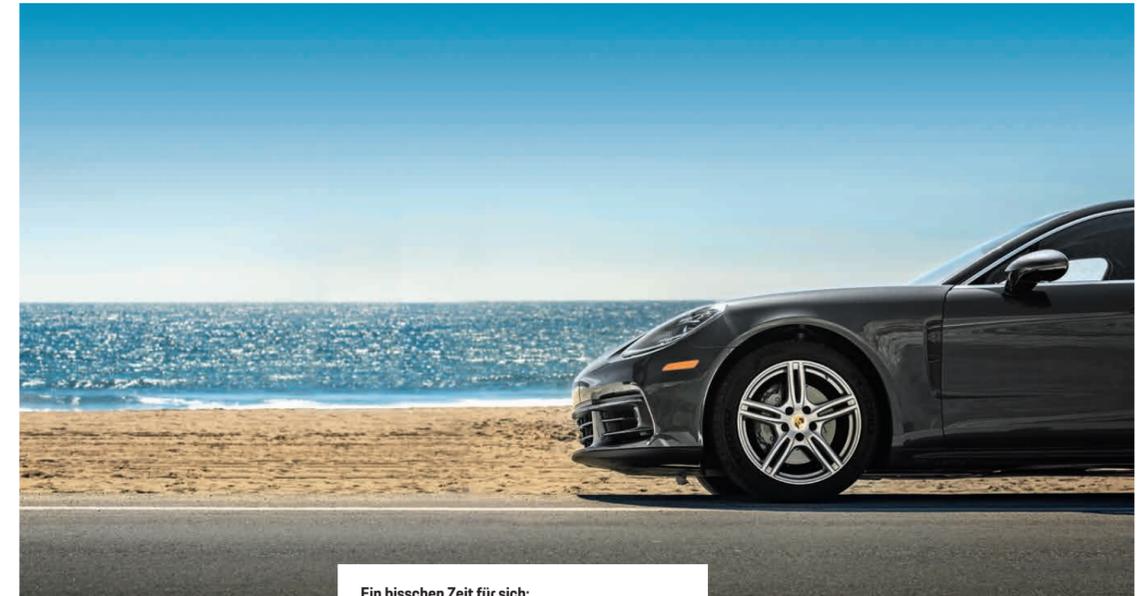


Von erster Geige zum Punkt am Horizont:
Der Porsche gibt Daniel Hope einen Moment gewollter Einsamkeit.



Zielstrebig:
Daniel Hope begann bereits mit vier Jahren das Violinspiel. Heute ist er erfolgreicher Musikdirektor, Solist und künstlerischer Leiter.

„Meine Familie ist mein einziges Hobby.“ Daniel HOPE



Ein bisschen Zeit für sich:
Vor seiner Ehe hat Daniel Hope einen Porsche 911 gefahren, im Panamera genießt er die Ruhe ebenso wie den glasklaren Klang der Musik.



Los Angeles. Im Wallis Annenberg Center for the Performing Arts in Beverly Hills sitzen Damen in Abendroben neben Jugendlichen mit Kippa und Sneakers. Sie bewegen ihre Köpfe zu den Klängen von Vivaldi wie zu Rockmusik. Auf der Bühne lässt Daniel Hope mit seiner Geige das Tosen eines sommerlichen Gewittersturms auferstehen. Der 45-Jährige spielt eine Neuinterpretation eines barocken Erfolgsstücks, mit dem ihm gelang, wovon viele Musiker träumen: Sein Album *For Seasons* bescherte ihm nicht nur bei eingefleischten Klassikfans, sondern auch bei der jüngeren Generation Erfolg.

Der Morgen danach. Ortstermin zwischen hohen Palmen und großen Träumen. Hope sitzt im Porsche Panamera und genießt einen seltenen Moment der Ruhe. Er kommt ins Plaudern. Über Musik. Über sich. Und darüber, was Musik bewegen kann.



In Norwegen ist Elektromobilität normal:

Deshalb startete die Europatour des Porsche Taycan in Oslo – und bereits ein halbes Jahr zuvor besuchte der *Christophorus* einen der ersten Vorbesteller des ersten vollelektrischen Porsche genau dort.

„Das wird mein

Der Norweger Erling Henningstad ist einer von weltweit mehr als 20.000 Kaufinteressenten für den Porsche Taycan. Wie kommt jemand dazu, ein Auto kaufen zu wollen, von dem er so gut wie nichts weiß – außer dass es ein Porsche ist?

Text Sven FREESE Fotos Matthias HASLAUER, Heiko SIMAYER



Wagen“



Vorbesteller voller Vorfreude: Erling Henningstad und sein Sohn Nils-Henrik (rechts) betrachten das Taycan-Modell.