

CHRISTOPHORUS
EDITION

Porsche Garagen

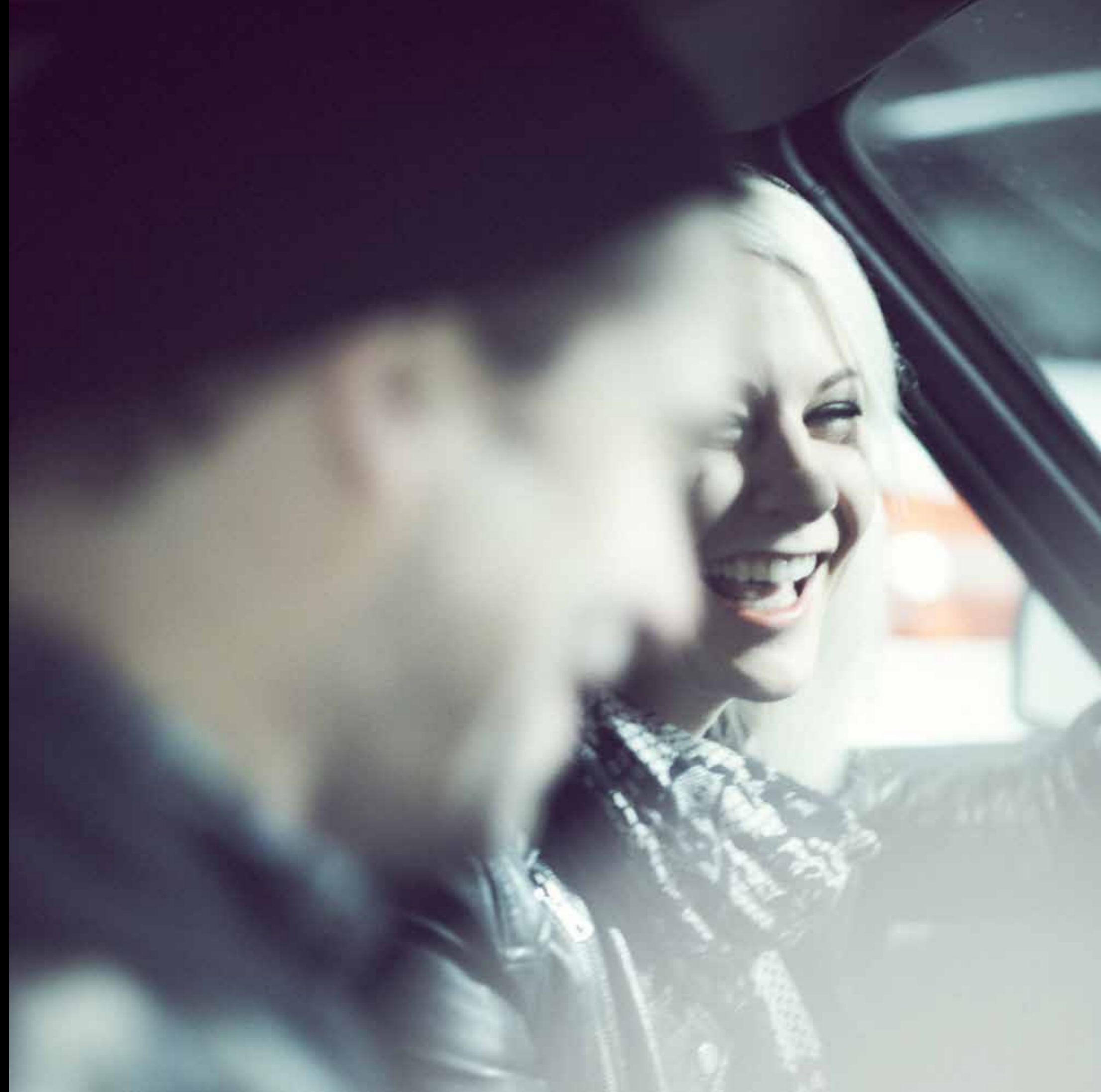


DELIUS KLASING

It's only Rock'n' Roll

Nina Vetterli-Tremel

Mit einem Lächeln
auf den Lippen taucht Raj
wieder in der Menge





Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

Sie kennt sich aus mit Grooves und Vibes, sowohl in der Musik als auch im Autokosmos: Nina Vetterli-Treml. Schließlich haben diese beiden Welten ihr Leben geprägt. Sie verbindet Rock'n'Roll mit Benzin im Blut. Eine nicht alltägliche Kombination, die sie aus dem Tonstudio in Zürich in eine Wiener Großgarage führt.

Text: Srinivas Krishnan
Fotos: Bengt Stiller



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

E

Ein wenig Motor-Voodoo ist natürlich auch dabei. »Die beiden mögen sich nicht«, sagt Nina Vetterli-Treml. »Darum parke ich sie nie nebeneinander. Der 911 findet das komplett unmöglich, dass da neuerdings noch ein Porsche 944 steht.« Sie muss schmunzeln über so viel Respekt vor dem Eigenleben ihrer Lieblinge. Aber man weiß ja nie.

Und so denkt man beim Besuch in einem Wiener Außenbezirk unweigerlich an Aufnahmen für ein Plattencover. Betongraue Atmosphäre, dunkle Retro-Sportwagen. Nur ein paar Sonnenstrahlen, die durch die Wellblechwände scheinen, hellen die düstere Atmosphäre ein wenig auf. Mit ihrem Gitarrenkoffer und den platinblonden Haaren passt Vetterli-Treml ausgezeichnet in dieses Szenario. Es ist zu ihrem Alltag geworden. »Ich spiele Bass, seit ich als 16-Jährige zum ersten Mal in einer Mädelsband ausgeholfen habe«, erzählt sie. »Später ist dann die Gitarre dazugekommen. Den ersten Porsche wiederum, einen gebrauchten 944 S2, habe ich mir zu Beginn des Studiums gekauft. Ich arbeitete damals parallel in einer Werbeagentur und dachte, ich könnte diesen Traum einfach mal verwirklichen.« Ein Wechselspiel zwischen PS und Heavy Metal, das sie stetig weitergeführt hat.

Vetterli-Treml ist seit dem Millennium unterschiedliche Modelle gefahren, vom 924 über den 944 Turbo bis hin zum 911, Baujahr 1980, mit angebautem Carrera-Heckflügel. Dabei ist sie keine typische Porsche-Sammlerin, ihre Garage kein Weihetempel. Sie hatte sich für die Fahrpraxis begeistert, kämpfte mit den Macken der betagten Fundstücke und lernte die Kompetenzen der örtlichen Spezialisten-Werkstatt kennen. Eine Leidenschaft, die Leiden schafft, wie sie mit einem Lächeln bilanziert. »Mir war damals klar, dass es ein Sportwagen sein muss. Und

Heckantrieb. Ich habe mir auch diverse Exoten aus Italien angeschaut, doch bei Porsche hat mich letztlich die Alltagstauglichkeit überzeugt. Das sollte ja kein nettes Zweitwagen-Hobby sein. Wenn schon, dann auch richtig im Alltag. Und auf der Fahrt zur Uni war ein Quäntchen Vernunft durchaus angeraten. Eine spontane Faszination für die ikonische Porsche-Form ist bei ihr hängen geblieben. »Schon als kleines Kind, bevor man viele Marken kennt, sieht man dieses Auto und sagt »Porsche.« In ihrer Wohnung, die auch ihre Kreativstube war, stehen aufgereiht auf einem Sideboard Bässe und E-Gitarren, darunter eine Flying V. Das Instrument der harten Rocker mit den charakteristisch abgewinkelten Flügeln. Daneben ein Schwarz-Weiß-Foto, das sie auf einem Musikfestival in Südkorea zeigt. Ihr Name steht da in lateinischen Buchstaben auf einem Blatt Papier, das an der Scheibe eines Busses pappt. »Wir haben damals im kleinen Zelt gespielt – vor 8.000 Zuschauern«, erinnert sie sich. Die Band heißt 69 Chambers. Ein Trio, das sie mit Drummer Diego Rappachietti und ihrem Exmann, dem Gitarristen und Produzenten Tommy Vetterli, betreibt. Sie sind keine Arenagrößen wie Metallica oder Slayer, sondern eine Gruppe, die von einem deutschen Independent-Plattenlabel vermarktet wird. Gefeierte werden 69 Chambers vor allem in Frankreich oder Spanien. »Unsere Fan-Basis in der Schweiz hingehen könnte größer sein«, meint sie nüchtern am Küchentisch in Wien, wo sie heute zeitweise lebt. Eine Schweizer Band mit Frontfrau in Österreich, die zwischen Donau und Zürichsee pendelt. Keine einfache Sache. Doch sie winkt ab. Nina Vetterli-Treml ist es gewohnt, unterwegs zu sein. Ein Leben auf Achse. Zwei Alben sind bisher erschienen, das dritte, »Machine« kam Ende Mai auf den Markt. »Machine« ist eine Platte ohne Ballade oder musikalische Kompromisse. Ein typisches Ihr-könnt-uns-alle-mal-Album!«, erzählt sie.



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

Eine kleine Kunstpause erlaubt einen Blick auf ihre Motorbibliothek mit hohem Porsche-Anteil. »Für mich war es immer wichtig, auch die Hintergründe aller Modellreihen zu kennen. Wenn dir jemand mit Halbwissen daherkommt, ist es cool, wenn man sich auskennt«, sagt sie. »Ich war immer schon Autofan, meine Mutter wäre daran fast verzweifelt. Sie wollte mir klassische Mädchenspielsachen schenken. Puppen und so. Ich hingegen wollte Matchbox-Autos, habe sie erpresst beim Einkaufsbummel und in aller Öffentlichkeit so lange geweint, bis sie aufgab: Okay, du bekommst dein Auto!«

Aufgewachsen ist Vetterli-Tremli in Südkorea und Singapur, der Vater ist Geschäftsmann. Nach ihrer Rückkehr in die Schweiz gehörte sie bald »zu den cooleren Leuten in der Raucherecke«. Beflügelt von den Konzerten mit ihrer rockenden Girlstruppe, wollte sie schließlich in Zürich Musik studieren. Doch das Konservatorium pflegte einen eher klassischen Lehrplan. »Dabei war mein Zugang zur Musik eine eher emotionale Sache,

der wissenschaftlich-theoretische Zugang lag mir nicht«, sagt sie. Sie wechselte zur Publizistik, verbesserte ihre Gitarren- und Gesangstechnik im eigenen Proberaum und fuhr mit ihrem ersten Porsche 944 zu den Vorlesungen. Dem Crossover-Stil zwischen Alternative Rock, Grunge und Metal blieb sie treu. Schließlich schätzte sie Sänger Chris Cornell von Soundgarden genauso wie die Musik der ergrauten Helden Led Zeppelin oder Black Sabbath.

Auch ihr Leben hat Vetterli-Tremli längst als Crossover ihrer Interessen angelegt. Die Metal- und die Auto-Szene befruchten sich zwar nur selten direkt. Doch aus beiden schöpft sie ihre Energie. Dabei geht es nicht um plakative Showeffekte oder Parkplatzgepose. Nur gelegentlich ist sie mit dem schwarzen Elfer zu den Konzerten von 69 Chambers gebräut. Mit ihrem Vater Hans Tremli hat sie vor einigen Jahren ein Buch über »Schweizer im internationalen Automobilrennsport 1950 bis heute« veröffentlicht. Ein Standardwerk über legendäre Außenseiter. Startpunkt

ihrer nächsten Karriere als Autojournalistin für verschiedene Tageszeitungen und das TV-Magazin »Tacho« im Schweizer Fernsehen. Anfangs wurde die Quereinsteigerin in der Branche misstrauisch abgecheckt. Nach dem Motto: Was will die denn? »Mittlerweile wissen alle, dass ich nicht bloß die Metal-Tante bin, sondern den Job ernst nehme.«

In ihrer langen Porsche-Historie hat sich ein Kreis geschlossen. Vom 944 zum 944. »Ich bin ja fast zehn Jahre lang während der Elfer-Zeit keinen mehr gefahren«, sagt sie. »Seitdem hat sich einiges geändert: Früher musste man sich für ihn immer verteidigen, mittlerweile scheint das echt cool zu sein. Mir hat der zwiespältige Ruf gefallen. Genauso wie ich die blöden Sprüche über den 924 nur zu oft als nachgeplappertes Angebertum empfand. Um aufrecht 944 zu fahren, brauchte man damals immer etwas Mut. Ich habe mich quer durch die Fachliteratur geackert, um sattelfest argumentieren zu können. Mit einem Elfer hingegen war man immer auf der sicheren Seite. Risikoloses Image, allgemein anerkannt.«

Genau wie in der Popmusik geht es um Stil, Qualität und den entsprechenden Hype darum. Vetterli-Tremli weiß das und redet souverän über die gebräuchliche 944-Standardlackierung »indischrot«, während sie stets schwarz oder zumindest anthrazit gesucht hat. »Die Maschine will bedient und auch mal geprügelt werden. Die 944er sind definitiv anders zu fahren als der Elfer«, lautet ihr Credo. Für eine spontane Landpartie steigt sie schließlich noch einmal in ihren 38 Jahre alten 911er. »Ich fahre ihn nicht mehr im Winter. Eine Vorsichtsmaßnahme, denn er hat mir stets treue Dienste geleistet. Auch in den Bergen«, erklärt Nina Vetterli-Tremli. »Mittlerweile hat der Wagen fast 300.000 Kilometer auf der Uhr. Nach der Generalüberholung geht es demnächst zur Aufarbeitung der Karosserie. Diverse Roststellen und weitere unschöne Sachen müssen gemacht werden. Bei einem wirklich zuverlässigen Auto, das jetzt auch nicht mehr an Wert verliert.« Vielleicht versöhnen sich der 911er und 944er dann in friedlicher Eintracht in ihrer Wiener Wellblechhalle.

»Mit einem Elfer hingegen war man immer auf der sicheren Seite. Risikoloses Image, allgemein anerkannt.«



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

Es ist Karma

Rajendra Kumar Jain

Mit einem Lächeln
auf den Lippen taucht Raj
wieder in der Menge



**7192 Kilometer liegen zwischen Wohnung und Garage.
Rajendra Kumar Jain lebt und arbeitet in London.
Sein Porsche 356 SC mit dem amtlichen Kennzeichen MH 01 P 626
aber steht in Mumbai – eine Fernbeziehung voller Liebe.**

Text: Srinivas Krishnan
Fotos: Bengt Stiller



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder auf den Lippen taucht Raj wieder

M

Mumbai: vibrierende Lebendigkeit, pulsierendes Kraftzentrum, der Nukleus einer Welt, in der die Möglichkeiten nicht mehr von der Geografie bestimmt werden. Träume, Sehnsüchte, Ambitionen und Hoffnungen von Millionen Menschen streben aufwärts wie Hochhäuser. Wie alle Metropolen schläft Mumbai nicht, legt aber hin und wieder einen überraschenden Moment der Ruhe ein. Manchmal sind es nur Sekunden.

Dies ist einer dieser Augenblicke. Finger zeigen. Augen weiten, Blicke öffnen, Köpfe wenden sich. Passanten bleiben stehen. Handykameras werden gezückt. Eine fließende Form mit jenem unverwechselbaren Motorengeräusch, das vom Heck ausgeht, kommt näher. Tief liegende Karosserie und kompakte Abmessungen. Auf den Straßen der Zwölf-Millionen-Stadt wirkt der Wagen wie ein Exot.

Alle, wirklich alle, die den weißen Porsche wahrnehmen, halten inne. Der gestikulierende Verkehrspolizist. Der aufgekratzte Fahrer des schwarz-gelben Taxis. Die gestresste Hausfrau. Der gehetzte Anzugträger. Sogar die Busladung lärmender Schulkinder verstummt.

Im hektischen Beat dieser Stadt gibt es kaum noch stilles Staunen, nichts, das die Menschen noch nicht gesehen oder gehört haben. Dieser Moment ist die Ausnahme, dieses Auto ein Solitär, der wohl einzig noch existierende 356 SC in Indien. Der Subkontinent verfügt über eine unglaubliche Fülle an klassischen Fahrzeugen. In Privatsammlungen finden sich Karossen, die nach Vorgaben märchenhaft reicher Maharadschas gebaut wurden. Aber dieses Modell von 1965 mit Boxermotor ist nicht von königlicher indischer Herkunft; es hat ihn stattdessen hierher verschlagen, denn sein aktueller Besitzer, Rajendra Kumar

Jain, genannt Ein beweglicher Kunstgegenstand Raj lebt und arbeitet eigentlich in London. Getreu der indischen Vorliebe für Abkürzungen ist er ein OCI-Passinhaber. OCI steht für „Overseas Citizenship of India“. Es ist die offizielle Bezeichnung für die indische Überseestaatsbürgerschaft, für indische Bürger, die jenseits der Landesgrenzen leben. Raj ist indischer Abstammung, hat jedoch einen britischen Pass und reist geschäftlich durch die ganze Welt.

Er handelt mit Kunst, Antiquitäten, Sammleruhren und wertvollen Kuriositäten und hat sein Geschäft in der Bond Street im vornehmen Londoner Stadtteil Mayfair. Die schönen und seltenen Objekte der Welt sind ihm vertraut. Ein klassischer Porsche passt da ebenso gut in seine Garage wie das Exemplar der Antiques Trade Gazette auf den Tisch der großzügigen Wohnung mit dem imposanten Meerblick im Süden von Mumbai.

Raj hat den 356 nicht gesucht. Das Auto fand ihn. „Es war Karma“, sagt er mit ausgeprägtem britischen Akzent, „ausgleichende Gerechtigkeit“. Irgendwann in den frühen 90er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts stöberte Raj durch die Hallen von Christie's, des berühmten Auktionshauses. Er landete im falschen Auktionssaal, „und da sah ich dieses schöne, makellose Auto“. Der Wagen wurde frei versteigert, also ohne Mindestgebot. „Instinktiv hob ich meine Hand.“ Es gab weitere Bieter, aber keinen mit echtem Biss. Raj bekam den Zuschlag schnell, für weniger als 1000 Pfund. Ein Schnäppchen, schon damals.

Statt ihn in der Nähe seiner Londoner Wohnung in South Kensington zu parken, verschiffte er das Auto nach Mumbai. Zweimal pro Jahr reist er aus geschäftlichen und familiären Gründen in seine Heimat Indien – der Porsche



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

Er weigert sich manchmal anzuspringen, setzt gelegentlich eine Fehlzündung und scheint generell etwas übellauniger geworden zu sein.

ist ein Grund mehr. Rajs 356 war nicht der erste seiner Art in Indien; der Maharadscha von Sawantwadi soll bereits vor Jahrzehnten ein seltenes Vorserienmodell des 356 A ins Land gebracht haben. Alte Bilder zeigen den Wagen – doch er ist verschwunden, und so sieht sich Raj als Besitzer des einzigen bekannten und fahrtüchtigen 356er Indiens. Wie ein egozentrischer Exot, der etwas auf sich hält, macht auch der Wagen immer wieder Zicken. Aber meistens lässt er sich bewegen.

Um den Porsche fit zu halten, ließ Raj den Wagen früher alle zwei Jahre von Barry Curtis durchchecken, einem anerkannten britischen 356er-Spezialisten. Curtis wohnte dann im Haus von Raj und arbeitete in seiner recht gut ausgestatteten Garage an dem Auto.

„Barry überholte den Motor, baute jedes Teil, jede Schraube und Mutter aus und wieder neu ein“, sagt Raj. „Ich habe extra eine Klimaanlage in der Garage installieren lassen, damit er auch arbeiten konnte, wenn es draußen extrem heiß war.“ Dann, vor knapp zwei Jahren, starb Barry. Der Porsche scheint ihn zu vermissen. Er weigert sich manchmal anzuspringen, setzt gelegentlich eine Fehlzündung und scheint generell etwas übellauniger geworden zu sein. An Barry, den Bewahrer dieser automobilen Seele, erinnert eine aus Metall gefertigte Plakette auf der Heckklappe des Wagens. Hauchdünn vervollkommen sie den Wagen auf ganz individuelle Weise.

Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder ein in das organisierte Chaos von Mumbai. Für alle, die neu sind in diesem Schmelztiegel der Religionen, Sprachen und Kulturen, scheint die Stadt bizarr und konfus, doch ihr Zauber entfaltet sich sofort, erlebt man doch die Menschen und ihr Talent, scheinbar alles möglich zu machen.

Genussvoll steuert Raj die 95 PS des Wagens im Slalom über die Fahrspuren und zieht immer wieder Blicke auf sich. Verlässt die lauten Hauptstraßen, wechselt in grüne Allees, zieht vorbei an kleinen verschnörkelten Teehäusern. Erst als es dämmt, verschwindet die Auffälligkeit des Porsche 356 SC und wenig später der Wagen in seiner Garage. Raj schaut ihn lange an, setzt sich dann neben das geöffnete Tor und sagt: „Dieses Auto war für mich bestimmt.“

„Barry überholte den Motor, baute jedes Teil, jede Schraube und Mutter aus und wieder neu ein“, sagt Raj. „Ich habe extra eine Klimaanlage in der Garage installieren lassen, damit er auch arbeiten konnte, wenn es draußen extrem heiß war.“ Dann, vor knapp zwei Jahren, starb Barry. Der Porsche scheint ihn zu vermissen. Er weigert sich manchmal anzuspringen, setzt gelegentlich eine Fehlzündung und scheint generell etwas übellauniger geworden zu sein. An Barry, den Bewahrer dieser automobilen Seele, erinnert eine aus Metall gefertigte Plakette auf der Heckklappe des Wagens. Hauchdünn vervollkommen sie den Wagen auf ganz individuelle Weise.



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

Back to Basics

Achim Anscheidt

Mit einem Lächeln
auf den Lippen taucht Raj
wieder in der Menge





Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

Bugatti-Chefdesigner Achim Ansheidt arbeitet in Wolfsburg. An Werktagen ist er mit Fahrrad, Bahn oder Golf GTI unterwegs. Am Wochenende fährt er einen 911.

Text: Srinivas Krishnan
Fotos: Bengt Stiller



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

L

Langsam rollt der silberne Porsche über den Gehsteig ins Haus, in einen hellgrün erleuchteten Autolift hinein. Ein leises Klicken, ein Surren, und der Wagen schwebt hinauf in den vierten Stock, in den Himmel über Berlin-Kreuzberg. Im Carloft angekommen, parkt Achim Ansheidt seinen Porsche auf der Loggia und wendet sich erst einmal einem anderen Baby zu – seinem Oldtimer, den er seit zehn Jahren restauriert. Ein Bugatti, Typ 35 aus den 1920er-Jahren, für den er nach und nach die Originalteile aufspürt und wie ein Puzzle zusammensetzt. Angefangen hat es mit der Zündung, den Rädern und den Lampen. Er ist jetzt bei 60 Prozent, der Antriebsstrang fehlt beispielsweise noch. In der exklusiven Bastlerszene kennt man ihn und weiß, was er noch braucht, damit der ehemalige Vollblutrennwagen aus Molsheim eines Tages wieder rollt. Sein zweites Projekt ist sein Porsche 911 SC, Baujahr 1981, den er gemeinsam mit Karosseriebauer Willi Thom im Norden von Berlin restauriert hat. Wenn man das so nennen kann, denn Ansheidt hat ihn „ausgezogen“, entkernt und maximal reduziert. Es fehlen Rückbank, Heizung, Radio und Verkleidungen. Dort, wo früher einmal Türöffner waren, hängen jetzt schlichte Textilschlaufen. Licht und Scheibenwischer werden per Kippschalter bedient.

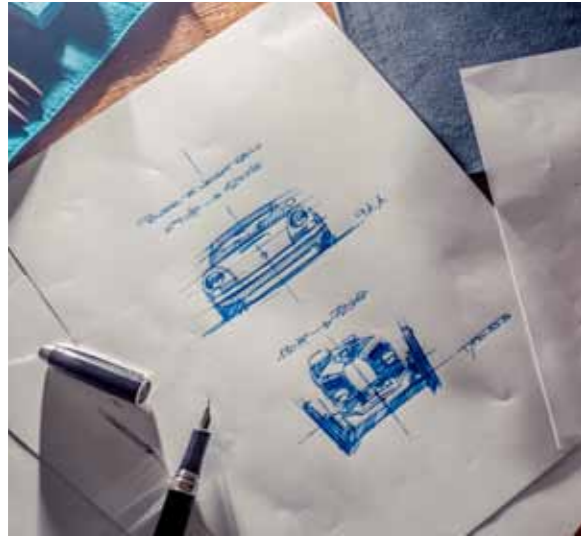
Achim Ansheidt schätzt an seinem 911 vor allem die reduzierte Formgebung. „Es ist faszinierend, dieses Auto mehrmals in seine Einzelteile zu zerlegen und nur die absolute Quintessenz wieder zum Zusammenbau zu verwenden. Irgendwann hatte ich auch verstanden, wo man gezielt mit Leichtbaumaterialien arbeiten kann, um ein interessantes Leistungsgewicht zu erreichen“, sagt Ansheidt. Während Ansheidt als Designverantwortlicher von Bugatti mit dem Chiron den stärksten, schnellsten und luxuriösesten Serien-Supersportwagen der Welt gestaltet hat, verfolgte

er bei seinem Porsche 911 eine andere Vision, die er „back to basics“ nennt. „Mich hat gereizt, alles wegzulassen, was im fahrdynamischen Sinne überflüssig ist, um ein spannendes Leistungsgewicht zu erzielen. Stilistisch ist das Resultat entsprechend minimalistisch und mit 820 Kilogramm so leicht, wie es mein persönlicher Rahmen erlaubte. Fahrdynamisch fährt sich der Wagen nun wie ein Gokart“, erzählt Ansheidt mit seiner ruhigen Stimme, die mit dem leicht rollenden R noch immer nach Schwabenlände klingt, obwohl er viele Jahre im Ausland gelebt hat und nun seit zwölf Jahren in Berlins Mitte wohnt.

Ansheidt trägt an diesem Mittwoch in Berlin gekrempelte Jeans zu Red Wing Boots, dazu ein dezent gemustertes Hemd mit Weste und selbst gebundener Fliege. Es ist der Tag in der Woche, an dem er mit seinem Team in Berlin arbeitet und nicht im ICE nach Wolfsburg sitzt. Der Franzose Etienne Salomé, Mitte dreißig und Head of Interior Design, attestiert seinem Chef einen motivierenden Führungsstil, ein außergewöhnliches Markenbewusstsein und ein „penibles Auge für das Detail“ – auch was den persönlichen Stil angeht.

Mit königsblauem Füller scribbelt Ansheidt für die Besucher die Frontansichten seines Typ 35 und des 911. „Ettore Bugatti und Ferdinand Porsche waren technische Perfektionisten und Pioniere im Streben nach überlegenem Leistungsgewicht und den entsprechenden raffinierten Lösungswegen.“

Ansheidt ist ein Langstreckenläufer im übertrageneren Sinne, speziell in seinem Metier braucht man einen langen Atem. Der 53-Jährige ist seit zwölf Jahren bei Bugatti, hat neben den Derivaten des Bugatti Veyron zehn Jahre an



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

»Wird der 911 zu wenig bewegt, reagiert er zickig.«

einem potenziellen zweiten Bugatti-Supercar gearbeitet. Zeitweise war überhaupt nicht klar, ob und wann der Chiron auf den Markt kommen würde. „Man benötigt Vertrauen in den Konzern und eine klare Vision für die wertvolle Substanz und die potenziellen Perspektiven unserer Marke. Aber anders als ein Auto aus der Großserie muss ein Bugatti immer eine Ikone im Automobilbau sein und auch in 20, 30 oder 50 Jahren noch authentisch wahrgenommen werden“, sagt Anscheidt, der für Volkswagen zuvor acht Jahre in dem hübschen Küstenort Sitges nahe Barcelona in Spanien arbeitete, bevor er sich für den Bau des Volkswagen Advanced-Design Centers in Potsdam verantwortlich zeigte. Zwei seiner Töchter leben in Spanien, die jüngste in Berlin.

Auf der Automobilmesse in Genf feierte der Chiron – der wertvollste und leistungsstärkste Supersportwagen, der für die Straße zugelassen ist und in 13 Sekunden auf 300 Stundenkilometer beschleunigen kann – im Frühjahr seine Premiere. „Selbst wir Designer bekommen den Prototyp zurzeit nur selten zu testen. Was schade ist, denn das außergewöhnliche Beschleunigungserlebnis ist auch für echte Sportwagenenthusiasten unvergleichlich.“ Beim Chiron hat sich Anscheidt in anderer Art auf das bewusste Weglassen konzentriert, wobei er die alte Designregel „form follows function“ für Bugatti etwas stringenter mit „form follows performance“ übersetzt. „Die wichtigsten Designmerkmale des Chiron sind aus einer technischen Notwendigkeit geboren. Sie reflektieren den enormen Leistungszuwachs gegenüber dem Vorgänger. Mit dieser fokussierten Herangehensweise reduziert sich die Skulptur eines Chiron zu einer authentischen Designaussage.“

Als Anscheidt mit seinem Porsche aus der Garage rollt und über das Kopfsteinpflaster in Richtung Warschauer Brücke fährt, wird klar, was den Reiz seines 911 ausmacht. Er fährt sich sehr direkt, ist unglaublich beweglich und gibt seinen Charakter an den Piloten weiter. „Leider steht er zu oft in der Garage, unter der Woche komme ich selten dazu, ihn

zu fahren. Wenn er zu wenig bewegt wird, reagiert er gerne mal zickig“, erzählt Anscheidt, während er am Club „Kater Blau“ vorbeifährt. Dort war früher die legendäre „Bar 25“.

Seine Liebe zu dem reduzierten Porsche erklärt sich auch durch eine Leidenschaft, die Anscheidt gelebt hat, bevor er Autodesigner wurde: den Motorrad-Trialsport. Das Talent zum Motorradfahren liegt in der Familie, sein Vater ist Hans Georg Anscheidt, der es als Suzuki-Werksfahrer in den 1960er-Jahren zu drei Weltmeistertiteln brachte. Mit zwölf Jahren begann Anscheidt mit Unterstützung seines Vaters den Trialsport auszuüben – bis hin zum Titel des Deutschen Juniorenmeisters. Nach dem Abitur begann er sein Können zunehmend als akrobatische Einlage auf Großveranstaltungen vorzuführen, was ihn durch ganz Europa führte. Auf YouTube kann man sich dies anschauen, der 10-Minuten-Clip heißt „Early Achim Anscheidt“. „Anfangs war mein Vater nicht gerade begeistert, mein Maschinenbaustudium zugunsten eines Zirkuslebens zu opfern, aber warf seine Zweifel über Bord, als er bemerkte, wie positiv das Publikum auf diese Kunststücke reagierte.“ Parallel entdeckte Anscheidt seine Liebe zum Design und zum freien Zeichnen. Die Konsequenz: Er studierte in Pforzheim Autodesign.

Wie kam es zu dem Karrierewechsel? „Mir war klar, dass ich auf dem Motorrad nicht hätte alt werden können. Mein Design-Mentor wurde Harm Lagaaij, den ich im fünften Semester kennenlernte und der damals die Porsche-Designabteilung leitete. Er förderte mich und ermöglichte mir ein Stipendium an dem renommierten „ArtCenter College of Design“ in den USA. Danach konnte ich 1994 in Weisach im Style Center als Designer beginnen. Ich lernte von den Designhelden der damaligen Zeit – eine unglaubliche Erfahrung, für die ich Harm ewig dankbar bin.“ Da macht es natürlich noch mal mehr Sinn, dass Anscheidt privat einen Porsche fährt.



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

Auf einer Wellen- länge

Robby Naish

Mit einem Lächeln
auf den Lippen taucht Raj
wieder in der Menge



Er ist sie alle geritten, die kleinen, die großen und die größten. Robby Naish ist der Wellenkönig von Hawaii. Doch ohne sein Element ist er schüchtern.

Text: Helene Laube
Fotos: Marc Urbano



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder auf den Lippen taucht Raj wieder

R

Robby Naish steht in Shorts und mit nacktem Oberkörper im Wasser. Sein Element. Könnte man denken. Nur umspielt nicht etwa das lauwarme Wasser am Strand von Maui seine Knöchel. Die Windsurf-Legende mit 24 Weltmeistertiteln steht bei unserer Ankunft in seiner gefluteten Garage und schaut irritiert. Über Nacht ist der Brunnen wegen der defekten Wasserpumpe übergelaufen. Mal wieder.

So ist das Leben im üppigen Grün an der Nordküste Mauis, abgekoppelt vom Versorgungsnetz. Da muss der Hausherr regelmäßig mit dem Wasserschieber ran und auch dafür sorgen, dass Tausende Liter Wasser per Lastwagen herangekarrt werden, bis der Brunnen repariert ist. Aber bei einem 30 Hektar großen Anwesen mit unverstelltem Blick auf den Pazifik, Kokospalmen und Bäumen voller Bananen, Papayas, Zitronen und Limetten nimmt man solche Unannehmlichkeiten in Kauf. Vor elf Jahren sind Naish und seine Frau Katie in das von Wind und Wasser geprägte Paradies an der Nordküste von Maui gezogen. „Ich wollte ein Stück Hawaii kaufen“, sagt Naish, „bevor alles weg ist.“

Naishs Garage – eine Scheune aus grünem Wellblech – ist ein Mikrokosmos seiner Leidenschaften: Surfen und Autos. An den Wänden hat er neben eingerollten Segeln und Gabelbäumen Dutzende Surfbretter aufgereiht. Historische Boards von Quicksilver – einige mit Porsche-Sponsoraufkleber –, Mistral und natürlich von Naish, seiner Firma, die der Surf-Pionier zu einem der größten Hersteller von Material zum Windsurfen, Kiten, Wellenreiten und Stehpaddeln aufgebaut hat. Naish begann im Alter von elf Jahren mit dem Windsurfen, nachdem die Familie – als er vier Jahre alt war – von Kalifornien nach Hawaii zog. Mit 13 gewann er den ersten Weltmeistertitel als jüngster Windsurf-Champion aller Zeiten. Keiner dominierte den

Sport wie er, später prägte er das Kitesurfen und war an zahlreichen technischen Innovationen beteiligt. Heute, mit 52, segelt er immer noch so oft wie möglich über meterhohe Wellen und durch die Luft, manchmal steigt er sogar noch für Wettkämpfe aufs Brett.

Neben dem Surfmateriale, einem Traktor, einem Gokart und zwei Quads ist in der Scheune ausreichend Platz für Naishs andere Leidenschaft. Da ist der silbergraue 911 Carrera S, Jahrgang 2012, mit Sport Chrono Paket. „Was das Fahrgefühl gekoppelt mit Leistung angeht, ist Porsche eine Klasse für sich“, schwärmt Naish. „Ich liebe die Integrität des Designs, die Porsche über all die Jahrzehnte erhalten hat, und dass man mit dem Wagen ohne jegliches Umrüsten Rennen fahren kann. Jeder Hersteller fährt Rennen, aber was die anderen mit ihren Autos tun müssen, bis sie dazu in der Lage sind ...“

Daneben steht der 911 S, Baujahr 1977. Die irisblaue Karosserie funkelt mit dem Pazifik und dem Himmel um die Wette. Naish hat ihn 1987 in Kalifornien gekauft und baut ihn seitdem um. „Das Auto ist ein Bastard, nichts ist original.“ Er hat dem Elfer unter anderem einen Flachbau („slantnose“), einen Dreilitermotor (big bore) mit 169 kW (230 PS), einen Weber-Doppelvergaser, eine Rennkupplung und Simmons-Rennräder verpasst. Dass die Karosserie des 38-jährigen Elfers wie neu ist, hat vor allem damit zu tun, dass er wohlbehütet in der Garage steht und von Robby gepflegt wird wie seine Bretter. Er startet den Motor und dreht eine Minirunde vor der Scheune. Ein Fasan trippelt verschreckt aus dem Gebüsch und verschwindet im hohen Gras. Naish hat den Wagen maximal 6400 Kilometer gefahren. Verkaufen? Niemals. „Selbst wenn er keinen Motor hätte – ich würde mich jeden Tag davorsetzen und ihn einfach anschauen.“



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder

»Selbst wenn er keinen Motor hätte – ich würde mich jeden Tag davorsetzen und ihn einfach anschauen.«

Seine Sportwagen so richtig ausfahren kann Naish aber nicht. Das ist der Fluch von Maui, der schönsten der acht Hawaii-Inseln: Mit 1883 Quadratkilometer Fläche ist sie nicht einmal so groß wie das Saarland und verfügt kaum über Strecken für Renner. Autobahnen gibt es nicht, die einzige Rennstrecke wurde vor zehn Jahren abgeschafft, und schneller als 90 km/h darf man eh nirgends fahren. Meist sind sogar 55 oder weniger Vorschrift. Die paar Highways sowie die Straßen entlang der atemberaubenden Küste und die vielen kurvigen Bergstraßen sind stark befahren, von den Einheimischen und dahingehenden Touristen. „Man kann hier nie eine Stunde lang schnell fahren. Aber man kann vielleicht eine Stunde fahren und dazwischen ein paar kleine aufregende Momente erleben, wenn man ungestört durch zwei, drei Kurven ziehen kann.“ Besonders empfehlen kann Naish, den seine ältere Tochter Nani zum Großvater gemacht hat, die Route 37, die sich zum 3000 Meter hohen Haleakalā-Krater hochwindet. „Die fahre ich vielleicht ein Mal im Jahr hoch“, sagt Naish und blinzelt mit zusammengekniffenen Augen in Richtung Vulkan.

Der Ärger mit dem Brunnen hat Naish hungrig gemacht. Er will essen gehen, uns vorher aber seine zweite Garage zeigen. Wir fahren hinter ihm und seinem 911 Carrera S durch viele Schlaglöcher zum Hāna Highway hinauf, dann geht es ein wenig flotter nach Haiku. In dem einfachen Dorf ist seine Firma Naish zu Hause, hier hat er ein weiteres, kleines Haus. Vor der Tür steht sein Ford F-650, ein Fünftonnenkoloss, den Naish lange tatsächlich täglich durch die Gegend kutscherte. „Ich mag Trucks, aber irgendwann war es dann doch lächerlich, überall damit hinzufahren.“ Wenn er surfen geht, packt er seine Bretter und Segel in den unauffälligen schwarzen Chevy Sonic, der neben dem Monsterruck wie ein Spielzeugauto wirkt.

Wiederum das Gegenteil von unauffällig ist der Wagen, der in der anderen Garage steht: ein knallgelber Evans Series One, Jahrgang 1991. Ein Rennwagen mit Straßenzulassung, von dem John Evans – ein Kleinserienhersteller in

Scottdale, Georgia – nur zwei Stück produzierte. Er fahre ihn aber ganz selten, denn – und das ist der Widerspruch des jahrzehntelang im Rampenlicht surfenden, hunderttausendmal fotografierten und gefilmten Windsurf-Weltstars: „Ich bin schüchtern und introvertiert, nicht sehr gesellig und mag, ehrlich gesagt, nicht mal wirklich Leute um mich herum haben. Angesichts meines Fuhrparks würde man mich aber für einen total idiotischen Angeber halten.“ Er liebe halt Autos, sagt er schlicht. Am liebsten fährt er sie morgens um drei über die Insel, wenn die Straßen leer sind und ihn keiner sieht.

Dass Robby Naish keine Bugwelle vor sich herschiebt, wird spätestens in Haiku klar. Der Mann – mit den sonnengebleichten Locken und tiefblauen Augen, dem durchtrainierten Körper in Shorts, T-Shirts und Flipflops das Urbild eines Surfers – grüßt die Leute freundlich. Zum Essen will er in den bescheidensten Schnellimbiss im Dorf, einem Chinesen mit McDonald's-Einschlag, wo alles in Styropor serviert wird. Hier dreht sich keiner nach ihm um. Naish isst seinen Double Cheeseburger 'n Fries, dann geht's weiter nach Ho'okipa, zum wohl berühmtesten Windsurfstrand der Welt.

Tief hängende Wolken verdüstern jetzt den Himmel, bilden mit dem unruhigen Wasser eine wunderschöne wilde Palette aus Grau, Blau und Grün. Ein paar Wellenreiter treiben weit draußen auf ihren Brettern im Wasser, sonst ist nichts los. Naish parkt seinen 911 am Straßenrand, steigt aus und schaut auf den Pazifik hinaus. „Gestern kitete ich hier zwei Stunden lang mutterseelenallein, kein Mensch war auf dem Wasser – es war der Hammer. Das Wetter war richtig mies: Wolken, Regen, Böen, hohe Brandung, die Wellen waren dreimal so hoch wie jetzt.“ Ideale Bedingungen für einen Champion. Es fängt an zu tröpfeln. „Liquid sunshine“, grinst Naish und verabschiedet sich mit einem herzlichen Aloha. Dann steigt er in seinen Elfer und wartet geduldig, bis er ihn in eine Lücke im dichten Verkehr auf dem Hāna Highway steuern kann.



Mit einem Lächeln auf den Lippen taucht Raj wieder