

Havannas vergessene Schätze

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

05/04/2016 Auf der Suche nach versteckten Porsche-Preziosen – ein Roadmovie in vier Tagen.

Die Eiszeit zwischen den USA und Kuba ist nach mehr als einem halben Jahrhundert beendet. Doch trotz der historischen Annäherung: Das Geheimnis Kuba bleibt. Ein harmloser Ortstermin beim Porsche-Club in Havanna wird fast zum Agentenstück.

Havanna, 1962. Prolog. 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.

Wie aus der Zeit gefallen

2016. Die Isolation Kubas ist Vergangenheit, die politische Eiszeit nahezu vorbei. 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 Stahltoren 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 Aufgeben 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.

Auf Schatzsuche

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 77-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 Auftritten 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.

Die Spur zu den letzten Porsche-Modellen

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 automobiler Archivar. 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.

Meister aller Meister

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.

1958. Es ist jene Zeit in der kubanischen Geschichte, als Staatspräsident Fulgencio Batista aus Kuba ein karibisches Eldorado für den Jetset der Welt machen will. Havanna soll ein zweites Las Vegas werden. Und um die Schönen und Reichen anzulocken, sind Attraktionen nötig. So sorgt Batista dafür, dass der internationale Rennsport seinen Weg in die kubanische Hauptstadt findet. Während die High Society in amerikanischen Limousinen durch Havanna kutschiert, brodelt es in den umliegenden Bergen. Die bärtigen Revolutionäre um Fidel Castro und Che Guevara warten nur darauf, das Batista-Regime zu stürzen. So nutzen die Rebellen auch den Großen Preis von Kuba 1958, um den Weltmeister und Maserati-Piloten Juan Manuel Fangio zu entführen. Sie werden ihn fast 30 Stunden lang in ihrer Gewalt behalten.

Die Vergangenheit

Fangio verpasst den Start, behält aber sein Leben. Die Revolutionäre verpassen Batista mit dieser Aktion einen Denkzettel und zeigen der Welt, dass sie existieren. Vier Jahre später – Castro ist schon lange an der Macht – erlebt die Stadt am Malecón ihr letztes internationales Rennen. Am 24. Juni 1962 erklingt noch einmal das Dröhnen der Motoren. Gegen die Konkurrenz aus Italien und Nordamerika feiern die vergleichsweise bescheiden motorisierten Porsche 356 Speedster GT einen Doppelsieg. Papi Martínez und Eduardo Delgado belegen die Plätze eins und zwei.

Neben den 356er-Modellen finden auch wenige 718 RSK und 550 Spyder den Weg auf die größte Insel der Antillen. Orlando registriert jedoch nie mehr als 30 Porsche-Fahrzeuge auf Kuba. Und mit dem letzten ausgetragenen Rennen verglühen auch die letzten Funken von Batistas luxuriösem Lifestyle. Die Hautevolee flieht, die meisten Porsche werden eilig davongeschafft. Die wenigen zurückgelassenen 356er-Modelle fallen in die Hände des Staates und werden zumeist als Taxis benutzt. Doch das ist Geschichte.

Die Gegenwart

2016. Jetzt geht es um Porsches Gegenwart auf Kuba. Einen Porsche-Club gibt es heute nicht, vielleicht keimte er im Gründungsjahr 2003 kurz auf, doch einen Puls hatte er anscheinend nie. Unter dem immer noch wachsamen Auge der Obrigkeit echten Porsche-Enthusiasmus aufzuspüren, ist schwerer als gedacht – eine harte Nuss.

Vermeintliche oder tatsächliche Luxusgüter werden in der Öffentlichkeit trotz der neuen Politik der Öffnung noch immer vermieden. Der morbide Charme vergangenen Reichtums bestimmt vorerst weiterhin das Bild. Die Substanz der Stadt zerbröckelt langsam, aber stetig vor den Augen der Bevölkerung. Ein Gang durch das alte, prachtvolle Havanna macht das schnell deutlich. Schaut man eben noch in eine historische Bibliothek oder eine voll besetzte Bar, klafft hinter der nächsten Tür ein großes Loch und man steht vor einem Haufen Schutt, der auf die Straße gespült wurde. Das Skelett eines Hauses ist freigelegt, intakte Treppen lassen erahnen, wo früher das Leben heruntergeeilt ist. Der Fußgänger macht einen Bogen. Havanna dreht sich weiter – und steht doch still.

Eine Mischung aus Düsenjet und Gokart

Orlando Morales verrät, dass er während seiner aktiven Zeit als Rennfahrer einmal selbst einen Porsche 550 A Spyder gefahren ist. Ein Erlebnis, das für ihn bis heute präsent ist. „Es muss 1961 gewesen sein. Ich war bis dato nur schwere, hubraumstarke amerikanische Fabrikate gewohnt. Doch dieser leichte Porsche fuhr sich wie eine Mischung aus Düsenjet und Gokart." Auch wenn Orlando sich damals nicht für das Hauptrennen qualifizieren konnte, spürt man die Euphorie selbst noch ein halbes Jahrhundert später: „Diesen Tag werde ich nie vergessen." Er scheint angestachelt, seine Energie ist zurück, der betagte Archivar der Mobilität will helfen, die Porsche-Fahrzeuge der Gegenwart zu finden, jene, die überlebt haben.

Die wenigen Petrolheads Kubas sind bestens vernetzt, und sobald das Vertrauen Orlandos gewonnen ist, öffnet sich der Weg zu Manuel García Fernández und Alberto Gutiérrez Alonso, dem Präsidenten des Club de Autos Clásicos y Antiguos. Aber zunächst werden nur Telefonnummern und Visitenkarten ausgetauscht. Dann heißt es wieder: warten. Das Netzwerk arbeitet.

Klischees: Hier sind sie Alltag

Am darauffolgenden Tag bestimmt Manuel García den Treffpunkt: die alte Castrol-Villa. Endlich Bewegung! Maxys Plymouth startet zuverlässig. Sonnenbrillen auf, Guantanamera, der Song der Insel, ertönt im Autoradio: „Ich bin ein aufrichtiger Mensch von dort, wo die Palme wächst, und bevor ich sterbe, möchte ich mir meine Verse von der Seele singen." Die ursprünglich von Kubas Nationalhelden José Martí getexteten Zeilen beschreiben die Seelenlage der Kubaner, ein undurchschaubares Gemenge aus Todessehnsucht und Lebenslust. Vorbei am legendären Hotel Nacional – einem alternden Palast über dem Meer. Und wie jeden Augenblick wieder, bricht sich die Flut in einer gigantischen Welle über dem Malecón. Klischees, hier sind sie Alltag. Manuel und Alberto fahren voraus in Richtung Miramar und Punta Brava. Der MP4-Player füllt das Taxi mit Riders on the Storm von den Doors: „Into this world we're thrown, like a dog without a bone."

Es geht vorbei an den architektonischen Sensationen der Fünfzigerjahre, irgendetwas zwischen grandios und grotesk. Dann ein Vergnügungspark, dessen Stecker schon vor Jahren gezogen wurde. Nach zahllosen Meilen des Staunens das Übliche: ein verschlossenes stählernes Tor. Zum Schutz vor zu viel Neugier wurden auf die Sandsteinmauern rechts und links dicke Glasscherben angebracht. Und erneut lautet die Lösung: warten! Wenn man sich in Kuba auf eines verlassen kann, dann darauf, dass erst einmal Geduld gefragt ist. Schließlich öffnet sich das schwere Tor. Der Weg führt durch einen verwilderten Garten zu einem schon vor langer Zeit abgestellten Porsche 356 C. Endlich! Unter einer Decke aus Kokosnussfasern schlummert das weinrote Coupé. Der Vierzylinder-Motor ist nicht mehr dort, wo man ihn sucht, und im Innenraum des Wagens stapeln sich die abmontierten Türen. Ein trauriger Anblick, aber dennoch: der erste Porsche! Seelenstreicheln.

Ein Phantom mit Porsche-Affinität

Die zurückgelassenen Löcher der Heckleuchtenpartie sind auffallend größer als beim Original. Sein Besitzer, der mittlerweile in Florida lebt, verbaute, wohl aus der Not heraus, die blockigen Rückleuchten eines russischen Lada. Alberto hat es eilig. Der nächste Porsche! Wie, jetzt schon? In vier Tagen nicht auf einen einzigen Sportwagen aus Stuttgart zu treffen und dann sind innerhalb von 30 Minuten gleich zwei im Angebot? Alberto hat keine Geduld. Es geht weiter. Manuel verabschiedet sich, Alberto steigt in den Plymouth. Eine neue Überlandfahrt. Wieder ein Eisengitter. „Cuidado hay perro" prangt auf einem verwitterten Schild. Warnung vor dem Hund. Doch hier beißt niemand mehr. In der Ferne, versteckt hinter Palmen, ist die silberne Silhouette eines Porsche 356 zu sehen. Geschützt unter einem Carport parkt das Coupé. Fast unheimlich, wie selbstverständlich es dort steht und dass es sich in einem relativ guten Zustand präsentiert. Alberto geht auf das Gitter zu, pflückt im Vorbeigehen eine reife Avocado und wechselt ein paar schnelle Sätze mit dem aus dem Dickicht kommenden Gärtner. Ein knapper Dialog, dann Albertos kurzes Kommando, eher eine Art Einsatzbefehl: „Fünf Minuten! Mehr nicht."

Das Tor öffnet sich, es folgt ein kurzer verwinkelter Fußweg über das Grundstück eines ehemaligen „Förderers der Revolution", wie es Alberto nennt. Noch drei Minuten. Das Auto ist ein Porsche 356 aus

der frühen Porsche-Reutter-Fabrikation, das verrät sein Typenschild an der A-Säule. Der hintere Teil der Karosserie ist aufgebockt, um das Gewicht von den Achsen zu nehmen. Noch eine Minute. Ein Blick durch die offene Tür auf ein überraschend modernes Interieur. Die Recaro-Sitze dürften nicht älter als 20 Jahre sein. Doch bevor auch nur die erste Frage aufkommt, ist das Zeitfenster zu. Wer ist der Besitzer dieses Kleinods? Keine Antwort. „Vielleicht nächstes Mal", sagt Alberto, „nicht heute, nicht jetzt." Ein Phantom mit Porsche-Affinität.

Unterschiedliches Duett

Auf dem Weg zurück in die Stadt klingelt das Handy. Ernesto Rodríguez, Mitbegründer des einst existierenden Porsche Club Cuba, ist am anderen Ende der Leitung: „Kommt zurück nach Havanna, schnell!" Zwei noch fahrfähige Porsche-Preziosen sind aufgetaucht. Woher kommen sie so plötzlich? Wem gehören sie? Auch auf diese Fragen gibt es keine Antwort. Natürlich nicht. Unterschiedlicher als dieses Duett können 356er kaum sein: der eine in Beige, ein tadelloses Modell, Baujahr 1957. Frisch und gepflegt wie im Sonntagskleid. Sein Pendant gleicht einem Flickenteppich. Ein 356 als Mosaik aus verschiedensten Blautönen. Baujahr 1953, mit jener Knickscheibe. Sichtbar gezeichnet von den Spuren der Zeit.

Während der beigefarbene Porsche in Richtung Originalzustand restauriert wurde, herrscht an dem blauen Porsche die reinste Not: Der Motor entstammt einem Käfer, der Lack ist zigfach überpinselt und grob gespachtelt, tragende Teile wurden eher kreativ befestigt. Für Puristen ein Frevel – Realisten indes wissen, dass Porsche-Ersatzteile auf Kuba kaum zu bekommen waren. Nicht einmal auf dem Schwarzmarkt. Doch so schnell die beiden Porsche und ihre Besitzer aufgetaucht sind, so schnell sind sie auch wieder verschwunden. Ein paar Fotos entstehen, dann geben die Besitzer Gas. Nur kein Aufsehen erregen. Adiós, amigos!

Während der Revolution von der Insel geschafft

Epilog. 30 Porsche-Fahrzeuge hat Orlando, der Archivar, auf seiner Liste. Viele dieser Rennwagen wurden noch während der Revolution eilig von der Insel geschafft. Vier 356 hat die Spurensuche bisher ans Tageslicht gebracht. Wo sind die anderen? Existieren sie überhaupt noch? Alberto sagt: „Zwei gibt es noch. Sicher. Im Norden der Insel." Aber gesehen wurden sie schon lange nicht mehr. Die Suche geht weiter.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/porsche-club-havanna-kuba-christophorus-schatz-geschichte-12521.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/637faa33-534b-4356-ad47-ddab22f0aa2a.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart