

Reduktion auf das maximale Minimum

16/05/2017 Am Ende des Tages muss er richtig liegen: zu mindestens 51 Prozent. Arndt Ellinghorst ist Automobilanalyst. Beruflich blickt er in die Zukunft. Privat liebt er die Vergangenheit.

Sein Leben verlangt Objektivität als Basis exakter Vorhersagen. Rein subjektiv ist dagegen seine Vorliebe für ein ganz bestimmtes Auto: seinen Porsche 911 T/R.

Er faucht, wenn ihm danach ist. Manchmal platzt es so aus ihm heraus, dass sein Gegenüber nur so zusammenzuckt. Arndt Ellinghorst mag seinen 911 T/R – auch dafür, denn: „Wenn du erst einmal Platz genommen hast, wirst du alles um dich herum vergessen." Der Innenraum des elfenbeinfarbenen Elfers (Light Ivory) ist Purismus pur. Reduziert auf das maximale Minimum. Nichts lenkt den Piloten ab, alles verleitet zum Fahren. Wenn der 46-Jährige hinter dem Volant des Sportwagens sitzt, gibt es für ihn kein Halten mehr, dann ist die Welt für ihn in Ordnung. Und das sieht man ihm an.

Ellinghorst ist frisch gepudert. Ein Hauch von Make-up unterstreicht seinen sonnengebräunten Teint. Sein Haar liegt in perfekten Wellen, fast schon symmetrisch zu seinem Haaransatz. Nach der

Begrüßung verrät er den Grund: Er war Gast einer Live-Nachrichtensendung auf CNBC. Mit dem Automobilanalysten und Brancheninsider sprechen Journalisten gern über das Thema Mobilität. Diesmal ging es nicht um das Auto der Zukunft, sondern um die Zukunft des Autos. Und die sieht er ziemlich rosig: „Natürlich sind Aktienkurse immer volatil, aber die Tendenz sehe ich positiv." Ellinghorst ist der festen Überzeugung, dass die globale Automobilindustrie auch weiterhin eine Wachstumsbranche ist. „Das Thema Mobilität bleibt ein zentrales Kundenbedürfnis. Die Industrie ändert sich, Themen wie autonomes Fahren, neue Antriebe und digitale Anwendungen sorgen für enormen Änderungsdruck", sagt er. Trotzdem dürfe man die Kreativität der Autohersteller nicht unterschätzen: „Apple, Google und Uber sind tolle Unternehmen, ich würde ihnen aber abraten, Autos zu bauen."

Er ist Analyst, kein Hellseher

Ellinghorst arbeitet für die amerikanische Investmentbanking-Beraterfirma Evercore International Strategy & Investment Group in London. Genauer gesagt: Er ist dort Head of Global Automotive Research, also Chef. Er gibt Anlageempfehlungen – aber er ist Analyst, kein Hellseher: „Ich liege häufig falsch, aber noch häufiger liege ich richtig. Sonst würde mich niemand mehr um Rat bitten." Er schätzt die Zukunft, ohne dabei zu sehr in die Vergangenheit zu schauen.

Seine Vorgehensweise bei Analysen ist ziemlich ernüchternd. Er orientiert sich an Kennzahlen wie Kurs-Gewinn-Verhältnissen, dem Cashflow oder Liquidationswerten. Dann errechnet er Wahrscheinlichkeiten, „dabei gehe ich über die Inhalte". Also nichts mit Bauchgefühl? „70 Prozent meiner Arbeit sind Fleiß, Wissen sammeln, Entwicklungen analysieren. Der Rest ist Intuition." Diese Einstellung passt auch privat zu ihm. Seit neun Jahren lebt Ellinghorst samt Familie in London. Er ist gerne Europäer und als solcher am 24. Juni 2016 mit Tränen in den Augen aufgewacht, dem Morgen nach der Brexit-Abstimmung. Nach seiner Einschätzung bringt der EU-Austritt Großbritanniens nur Verlierer mit sich. Ob er sich dennoch vorstellen kann, die deutsche gegen die britische Staatsbürgerschaft zu tauschen? „Wenn meine Jungs bald lieber Cricket als Fußball spielen, dann denke ich darüber nach." Vor vier Jahren hat er seine Position als Managing Director bei der Credit Suisse aufgegeben, um für Evercore ISI das Europageschäft aufzubauen und zu leiten. Natürlich hatte er die Situation zuvor sorgfältig analysiert, das ist schließlich sein Beruf. Aber dass der neue Job tatsächlich ein Erfolg werden würde, dafür gab es keine Garantie: „Man kann sein Leben nicht planen, man kann nur versuchen, so manche Unwucht auszugleichen."

Abendessen im Gebäude des Royal Automobile Clubs

Heute verantwortet er ein Team von 25 Mitarbeitern. „Das sind alles coole, junge Leute. Genauer gesagt: Macher", erzählt er beim Abendessen im pompösen Gebäude des Royal Automobile Clubs. Die Branche braucht Provokateure, findet er: „Du kannst mit einem Säbel fechten – oder mit einem Florett." Er mag es, zu provozieren: „Nur so kann man in dieser Branche im Gespräch bleiben." Zwischendurch ist Ellinghorst aber auch ganz ruhig. Sticheln ist gut für die Aufmerksamkeit, für die Analyse gelten andere

Regeln: „Immer informiert bleiben und den Investoren erst dann etwas raten, wenn man sicher ist."

„Ich möchte gute Produkte mit gutem Gewissen anbieten. Das ist mir viel wichtiger als rasantes Wachstum. Lieber profitabel wachsen als um jeden Preis", resümiert der Betriebswirt. Schwieriger wird es bei der Frage: Wer sind denn Ihre Auftraggeber? „Ich diene dem Kapitalmarkt und sehe mich irgendwo zwischen der Industrie und den Anlegern", lautet seine kryptische Antwort. Auch das gehört zu seinem Erfolgsrezept: höchste Diskretion. Schweigen, wenn es die Lage erfordert. Reden, wenn es etwas mitzuteilen gibt.

Das Lieblingsauto: ein nachgebauten Porsche 911 T/R

Jetzt folgt wieder so ein Moment, der Schweigen erfordert. Er sitzt in seinem Lieblingsauto: einem nachgebauten Porsche 911 T/R aus dem Jahr 1968. Es gibt 35 Originale. Alles reine Wettbewerbsfahrzeuge, gebaut, um Rallyes zu fahren – und zu gewinnen. Ellinghorsts Recreation basiert auf dem leichten Chassis des T-Modells mit kurzem Radstand. Um den Motor haben sich die Fachmänner von Mec Auto in Belgien gekümmert. Für noch mehr Kraft haben sie die 2,7 Liter Hubraum auf sechs Zylinder verteilt. Befeuert wird die Maschine von den zwei Kraftstoffpumpen des 100 Liter fassenden Renntanks; der Feuerlöscher für den Fall der Fälle ist im Fußraum des Beifahrers befestigt, wie es sich gehört für ein 250 PS starkes Rennauto.

Und so steuert der Analyst durch die Finanzmetropole London. Vorne Fuchsfelgen, hinten Minilite. Außen viel Orange, innen viel nichts. Mit Lochblech statt Fußmatten, Rennlenkrad statt Multifunktion. Ellinghorst fühlt sich frei, öffnet das Fenster und genießt den Sound seines Autos. Lässt den warmen Motor bis knapp 10.000 Touren drehen, bevor er den nächsten Gang einlegt, schaut nach vorn, lächelt, erzählt: „Früher habe ich mit meinem Bruder einen VW Karmann-Ghia umgebaut, später habe ich meine Diplomarbeit bei Audi geschrieben, danach bei Volkswagen gearbeitet. Jetzt sitze ich in einem Porsche." Zugegeben, das hat etwas.

Der 911 T/R drehte seine Runden in Monza

Ein Blick auf die Armbanduhr, er nickt sich zustimmend selbst zu, hat noch ein paar Minuten. Er erzählt von Ernst Seiler, auch bekannt als The Hunter, der einst mit dem 911 T/R seine Runden drehte, in Monza, auf dem Hockenheimring, dem Nürburgring und vielen anderen Rennstrecken. Für den das Auto gebaut wurde, mit Rallye-Zusatzscheinwerfern, kleinem Rennlenkrad, großem Motor. Das muss reichen für den Moment. Ellinghorst will nach Hause. Seine drei Söhne warten. Einer hat bestimmt wieder ein neues Bild gemalt. Die Jungs malen den ganzen Tag. Rennautos.

Er bringt den Wagen zurück in die heiligen Hallen irgendwo neben der Straße mit dem einladenden Namen Drift Road südwestlich von London. Dort werden ihm die Wachleute eine blaue Kapuze aufsetzen, sobald er sich abgekühlt hat. Ein letzter Blick von Ellinghorst, dann steigt er in seinen Audi Q7. Noch während des Ausparkens hören wir ihn über die Freisprechanlage: „Dann setzen wir die Option

sofort auf Kaufen.“ Da ist er wieder, der Analyst, der nicht zurückschaut in die Vergangenheit des Automobils, sondern in dessen Zukunft.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/ausgabe-380/porsche-christophorus-911-t-r-arndt-ellinghorst-london-13400.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3191ec61-3e34-4ef8-82da-99029cb5f4d8.zip

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

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