

LUXURY WITHOUT COMPROMISE



Robb Report

Deutsche Ausgabe

Edition
Nr.

I4

**Die Superyacht
von Porsche**

**Das ultimative
Ferrari-Treffen**

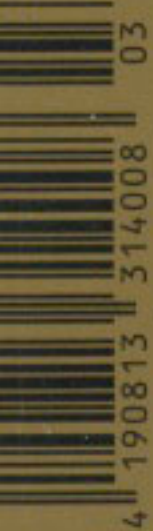
**BMW greift
Harley an**



Dream Machines

**Die nächste Generation Luxus: Ökoyachten,
Elektro-Hypercars und nachhaltige Diamanten**

Robb Report 03/2019 September
D 14,00 €
A 14,70 €
CH 27,00 chf
Be/Ne/Lux 16,40 €
I/F/E 18,40 €
SL 18,40 €





**HIER
GIBT
ES
NICHTS
ZU
SEHEN ...**

Wenn Stefan Bogner zu einem Fotoshoot für sein Liebhabermagazin Curves lädt, holen die Sammler ihre Porsche-Modelle aus der Garage. Der Robb Report durfte mit – weil wir *den neuen Speedster* dabei hatten

Fotos von Robert Kittel und Stefan Bogner
Text von Robert Kittel

L

etzten Sommer fragte Stefan Bogner seinen Bekannten Max, ob er nicht Lust hätte, seinen Le-Mans-Rennwagen, einen Porsche 962 mit 750 PS, Topspeed 360 km/h, zu einer Fotoproduktion zum Großglockner zu bringen. Max dachte: „Du spinnst doch komplett.“ Sagte aber: „Klar, warum nicht.“ Warum doch? Max' Auto besitzt weder eine Straßenzulassung, noch konnte es in der Höhe fahren. Dafür bräuchte der Rennwagen die sogenannte Mexiko-Software. Ein Programm, das den Porsche 962 von 1990 für Fahrten in der Höhe (von zum Beispiel von Mexico City) tauglich macht.

Max brachte also nicht nur den eine Million Euro teuren Rennwagen mit, sondern auch einen Spezialisten, der ihm oben am Berg mit einem Notebook aus den 1980er-Jahren via Floppy Disk die Codes hinüberspielte. „Unfassbar, oder?“, sagt Stefan Bogner jetzt, als er die Geschichte erzählt.

Wir sitzen zusammen am Parkplatz eines anderen Bergpasses, dem Schweizer Gotthardpass: 2000 Meter

hoch und voll magischer Stimmung. Im Norden die Schweiz, im Süden Italien – und neben uns das historische Hospiz, in dem es morgens um sechs leider noch keinen Kaffee gibt. Stefan Bogner trägt einen schwarzen Kapuzenpulli, der Wind bläst durch die offenen Scheiben seines bahamagelben Porsche T von 1969, und er kommt nicht von der Geschichte mit Max los: „Ich meine, der kam dann wirklich mit seinem extrem teuren Rennwagen. Und ich habe ihm nichts bezahlt!“

Vielleicht sollte man kurz erklären, wer dieser Mann, Stefan Bogner, eigentlich ist. Wer bei dem Nachnamen aufhorcht, liegt nicht falsch: Stefans Onkel ist der prominente Willy, der Modedesigner, der sich für Filmaufnahmen, unter anderem für James Bond, auch mit Höchstgeschwindigkeit Berge hinunterstürzte – allerdings auf Skiern statt in Autos.

Mode, das sehen wir ja heute, war nicht Stefan Bogners vorgezeichneter Weg. Lange Zeit führte er stattdessen eine Designagentur in München. Als er dann aber vor acht Jahren auf einem Südtiroler Gipfel stand und auf die kurvigen Straßen hinunterblickte, kam ihm die Idee mit dem Magazin Curves, englisch für Kurven. Ein Automagazin. Meist aus der Luft fotografiert. Und nahezu ohne Autos. „Die sagten alle, du bist verrückt Stefan, du bist verrückt“, erzählt Bogner. Die hatten alle unrecht. Inzwischen verkauft sich Curves weltweit, Fans warten auf die neue Ausgabe, jede ein Kunstwerk für sich. Man sieht darin Bilder mit kurvigen Straßen, die aussehen wie Gemälde. Dazu eine aufwendig recherchierte Geschichte zur Historie und Tipps, wie man die Route nachfahren könnte. Inzwischen sind auch Autos darin zu sehen, auf den hinteren Seiten gibt es viele Backstage-Fotos von den Fotoshoots. Curves ist heute, viele Jahre nach Ausgabe eins, immer noch Bogners Leidenschaft. Und, auch wenn die Phrase abgedroschen klingt, eine Art Mission. Denn die Curves-Produktionen sind das genaue Gegenteil der auf Hochglanz polierten, perfekt inszenierten Darstellung der Automobilindustrie. Bogner lässt weder Straßen sperren, noch hat er

Stefans Onkel ist der *prominente Willy*, der Modemacher

vorgefertigte Motivpläne. Es gibt: keine Security, kein Catering, kein künstliches Licht, erst recht keine Inszenierung. Salopp gesagt fragt Bogner nach wie vor zeitlich flexible Bekannte mit tollen Autos an, ob sie dabei sein wollen. Sie kommen mit vollem Tank, er gibt ihnen einen Espresso aus. Und los geht's.

Max aus der Erzählung von Stefan Bogner, der damals den 962er mitbrachte, ist auch heute beim Fotoshoot am Gotthard wieder dabei. „Wie kann man da fehlen“, fragt er oben am Pass, an dem es auch im Sommer nur drei Grad hat. Diesmal ist er „nur“ mit seinem fliederfarbenen Porsche 2.7 RS aus dem Jahr 1972 angereist. Wert: um die 500 000 Euro. Es ist zwar erst zehn nach

... ODER ETWA DOCH?



Der Unternehmer, Publizist, Art Director und Fotograf Stefan Bogner an, Verzeihung, in seinem liebsten Arbeitsplatz: einem Porsche-Kofferraum

Ein normaler Tag beim Shoot am Gotthardpass: Paul verfolgt mit seinem Speedster 356 A von 1957 den neuen 911er Speedster, Baujahr 2019



„Die sagten mir damals alle: Du bist verrückt Stefan, du bist verrückt.“

sechs in der Früh, Bogner will aber unbedingt schon anfangen. Er möchte das schöne Licht der aufgehenden Sonne nutzen. Max startet sein Auto, wir biegen vom Parkplatz aus auf die Passstraße Richtung Andermatt. Der 2.7 RS fährt vor, Bogner sitzt mit der Kamera im offenen Porsche dahinter. Die erste Jagd nach dem perfekten Bild an diesem Tag. Eine Straße, zwei Porsches, viele Berge, sonst nichts. Herrlich.

Bogner hat bei solchen Produktionen, die gern auch mal über 13 Bergpässe gehen und eine Woche dauern, ein bestimmtes Bild vor Augen, sagt er: Sofia Coppola und Quentin Tarantino steigen ins Auto, fahren mit einem Roadster kultige Herbergen auf historischen Bergpässen ab. Und Wes Anderson filmt das Ganze. In Bogners leichtem Bayerisch klingt das so: „A bissi Style braucht's scho.“ Ein nicht ganz unwichtiges Detail bei Curves ist: Es sind nur Porsches erlaubt, am liebsten die ganz seltenen Modelle. Da ist Bogner einfach selbst zu sehr Fan. Seinen ersten Porsche kaufte er sich mit 28 Jahren. Inzwischen besitzt er fünf, darunter besagtes F-Modell in Bahamagelb. Die Idee des diesjährigen Shootings am Gotthard ist: Neben ein paar Klassikern will er alle Porsche-Speedster-Modelle der vergangenen 70 Jahre fotografieren. Inklusiv des brandneuen Modells, das gerade auf den Markt kommt und mit dem wir zu diesem Event gereist sind.

Zurück auf dem Plateau. Das Hospiz hat jetzt geöffnet, es gibt einen trinkbaren Kaffee und ein paar trockene

Kekse. Draußen stürmt es. Bogner lädt die ersten Bilder auf seinen Laptop. Und ist nicht mehr ansprechbar. Wie bei den Autobahnen in den Alpen – verschwindet auch er im (sprichwörtlichen) Tunnel.

Derweil sprechen wir mit einem Mann namens Paul. Definitiv kein Tarantino-Typ, aber Besitzer mehrerer Porsche Speedster. „Stefan hat mich angerufen, ob ich Lust hätte, hier herzukommen und meine drei historischen Speedster mitzubringen. Also habe ich einen Hänger organisiert und bin losgefahren.“ Paul kam mit Autos, die zusammen über eine Million Euro wert sind. Acht Stunden. Aus Münster. „Um ihn zu unterstützen“, wie Paul sagt. Warum genau tut er sich das an? „Also, mir macht das Spaß. Es sind auch immer sehr nette

Und dann schreit Paul: „Geil, das ist so was von geil!“

Leute mit dabei“, sagt Paul. Und schielt auf den Parkplatz. Dort steht unser, noch nicht erhältliches, Speedster-Modell. Pech für Paul, keine Probefahrt jetzt, Stefan steht am Tisch. Er hat seine Bilder gesichtet und drängt darauf, die Autos aufzustellen, um die legendäre alte Passstraße des Gotthards, die Tremola, zu fahren. Laut Wetter-App komme gleich die Sonne, sagt er.

Wenige Minuten später fahren aufgereiht 70 Jahre Speedster-Geschichte durch die 46 Kehren der 200

Jahre alten Gotthardstraße. Darunter: ein original silberner 356er Speedster von 1957, ein 89er Speedster G-Modell, ein seltener 964er Speedster aus dem Jahr 1994, das Vorgängermodell 997, Baujahr 2010, von dem nur 356 Stück existieren, und das neueste Modell von 2019, von dem gerade 1948 Modelle gebaut wurden. Alle schon verkauft. Die ersten drei Autos der Kolonne gehören Paul, der sich selbst natürlich ans Steuer des wertvollsten Fahrzeugs, des 356ers, setzt.

Bogner macht es sich in seinem Lieblingsarbeitsplatz gemütlich: Er fotografiert aus dem minikleinen Koffer-

Die Produktionen dauern gern eine Woche, gehen über 13 Pässe

raum seines Porsche 911. „Ja, es sieht komisch aus, gebe ich zu“, grinst er, „aber die Fotos werden außergewöhnlich, weil ich auf Höhe der Stoßstange fotografieren kann und die Geschwindigkeit besser zum Tragen kommt.“ Die mitgereiste Truppe kennt das schon von vorherigen Produktionen. Max, der Rennwagenmann, sagt: „Der sitzt da auch mal einen ganzen Tag drin und fotografiert. Der ist irgendwie verrückt.“ Mit einem Karabiner wird der Kofferraumdeckel gehalten. So sieht der Fahrer zumindest noch den Vordermann. Bogner ist per Funkgerät mit dem Vorderwagen verbunden. Warum nicht per Handy? „Nicht überall ist Empfang, außerdem sind die Dinger robuster.“

Meist funktionieren Fotos aus dem fahrenden Auto nicht. Zumindest nicht, wenn man die Geschwindigkeit anhand der verschwommenen Straße sehen soll. Dafür ist es viel zu wacklig. Bergpässe sind holprig. Bogners Geheimnis ist ein mobiles Stativ. Ein Gyro Stabilizer KS-6. Das Ding sieht aus wie eine Bombe, es hängt am Boden seiner Kamera und ist per Kabel über das Außenfenster mit dem Strom aus dem Zigarettenanzünder verbunden. Im Inneren des Stabilisators drehen sich zwei Kugeln, 18 000-mal in der Minute, dadurch federt er Erschütterungen ab. Das Ergebnis: gestochen scharfe Bilder von Autos, die auf verzerrten Straßen die Geschwindigkeit illustrieren.

Später, am Ende des ersten Tages, sind alle müde vom vielen Fahren und Fotografieren. Doch Paul, der Speedster-Sammler, lässt nicht locker. Er will unbedingt das neueste Modell auf der Gotthardstraße ausprobieren. Paul darf. Wir biegen ab Richtung Süden, Richtung Mailand. Die 510 PS schlummern noch, als wir behutsam die ersten Meter der Passstraße nah über dem Boden hinuntergleiten. Wenige Minuten später schreit Paul: „Geil, das ist ja so was von geil.“ Der Motor im Heck erinnert an einen modernen Nussmixer, die Beschleunigung des GT3-Motors ist schon ab 5000 Umdrehungen (es geht bis 9000) mächtig – was auch daran liegt, dass es nach Mailand bergab geht. Paul schreit und genießt. Jede Sekunde dieser Ausfahrt.

Stefan, Max, Paul. Das ist wahre automobile Leidenschaft auf irgendwelchen Alpenpässen. ◆

„Na ja, a bissi Style braucht's scho!“



Zahlen, bitte! Der neue Porsche Speedster 911 mit 510 PS und einer guten Beschleunigung: in vier Sekunden von 0 auf 100km/h. Ab 269 274 Euro

Die Uhr zum Auto nicht vergessen!

Porsche Design geht neue Wege: Zu streng limitierten Fahrzeugen gibt es ebenso spezielle Chronographen. Entsteht da eine neue Sammlerklasse?

Uhren von Porsche Design zählen für jeden halbwegs versierten Porsche-Sammler quasi zur Grundausstattung. Denn niemand Geringeres als Ferdinand Alexander Porsche, genannt Butzi, war es, der neben der ikonenhaften Form des 911 auch die erste komplett schwarze Armbanduhr, den Chronograph 1, im Jahr 1972 in seinem neu eingerichteten Designstudio in Zell am See schuf. Damals suchte der Mutterkonzern zum 25. Firmenjubiläum ein sinnvolles Geschenk für seine Mitarbeiter. Der heute als authentisches Remake erhältliche P'6510 Black Chronograph 1972 Limited Edition wurde anfangs in Lizenz von Orfina gefertigt, später von IWC in Schaffhausen. Schnell erlangte die Uhr Kultstatus, wie Aufnahmen mit Formel-1-Legenden wie Niki Lauda oder Emerson Fittipaldi belegen. Bis 1977 wurden rund 50 000 Uhren verkauft, die meisten in Porsche-Zentren. Mitte der 80er-Jahre wurde das Modell dann auch für den Schauspieler Tom Cruise im Film *Top Gun* ausgewählt. Das eigentlich aus den schwarzen Tacho-Anzeigen abgeleitete Design wurde zur Legende. Nur eine eigene Uhrenfertigung, das schien in den Anfangsjahren nicht sinnvoll zu sein. Die Deutschen bauten die besten Autos, die Schweizer eben die besten Uhren, von F. A. Porsche kamen präzise Entwürfe. Das änderte sich zeitgleich mit dem Tod des Designers, nachdem die Kollaboration mit der Schweizer Firma Eterna endete. Seit der Übernahme der letzten Anteile durch die Porsche AG im Jahr 2017 lohnt es doppelt, nach deutsch-schwäbischem Ingenieursdenken in den Schweizer Sportuhren zu suchen. Denn die neue Firma hat sich auf die Fahnen geschrieben, den Kult von einst mit moderner Automobilfertigung zu kreuzen. Armbänder, Zifferblätter, Aufzugsrotoren, Materialien – alles wird bis ins kleinste Teil auf limitierte Sammlerfahrzeuge Jahre im Voraus abgestimmt. Keine leichte Aufgabe, laufen doch Entwicklungszyklen bei Automobilen anders ab als bei Mikromechanik. Der Chef der Uhrensparte, Gerhard Novak, ist aber überzeugt: „Kein anderer Hersteller ist so dicht am Automobil wie wir, diesen Vorteil wollen wir nutzen.“



In Anlehnung an das Geburtsjahr des ersten Porsche 356 ist der Chronograph 911 Speedster Heritage Design auf 1948 Exemplare limitiert und nur für Käufer des Fahrzeugs erhältlich. Bezug nimmt er gestalterisch auf das jeweilige Kundenfahrzeug: Das Leder des Armbands entspricht dem der Sitze, auch die Nähte dem Originalgarn des Fahrzeugs. Das Zifferblatt gleicht ebenso dem Dashboard-Look. Im Titangehäuse arbeitet das exklusiv für Porsche Design umgestaltete Sellita-Kaliber mit Flyback-Schaltung und COSC-Zertifikat. Preis: 9950 Euro

Gesagt, getan. Den Auftakt machte 2017 der Porsche Design Chronograph 911 Turbo S, der den 500 Käufern einer Sonderserie des Fahrzeugmodells vorbehalten blieb. Ungefähr die Hälfte bestellte auch die Titanuhren. Nun gesellen sich die 1948 Exemplare des Chronograph 911 Speedster Heritage Design dazu. Novak: „Pro Auto gibt es nur eine Uhr. Wenn ein Autokunde die Uhr nicht bestellt, wird sie nicht gebaut.“ Was die restlichen Modelle noch exklusiver macht, als sie eh schon sind. So werden Legenden geboren und über die Zeit getragen. ◆