

LIFESTYLE // FASHION // DESIGN // MOTION // TRAVEL // ART

D 8.00 EUR // AT 10.00 EUR // CH 12.00 CHF

No. 73

BOLD-MAGAZINE.EU

# BOLD

THE MAGAZINE

NICOLE  
KIDMAN  
EXKLUSIV  
IM INTERVIEW

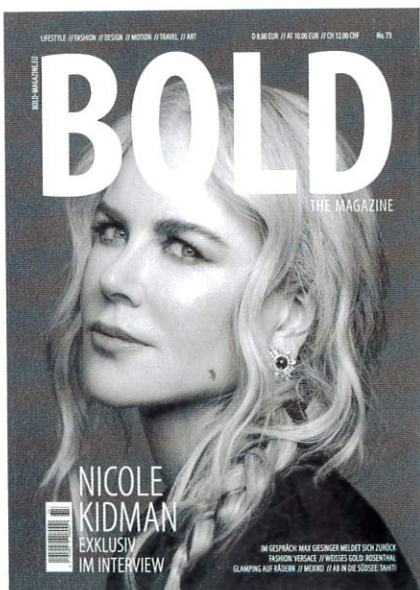


IM GESPRÄCH: MAX GIESINGER MELDET SICH ZURÜCK  
FASHION: VERSACE // WEISSES GOLD: ROSENTHAL  
GLAMPING AUF RÄDERN // MEXIKO // AB IN DIE SÜDSEE: TAHITI

# CONTENTS

## INHALTSVERZEICHNIS

### UND THEMEN



#### BOLD THE MAGAZINE No. 73

Nicole Kidman  
Foto: A. Hargrave (AUGUST)

#### LIFESTYLE

Exklusiv im Interview:  
Nicole Kidman 6

#### FASHION

Iconic presence:  
Versace 16

Capsule collection:  
H&M Contemporary update 40

#### ART

Hip Hop:  
Living a Dream  
(Galerie Bene Taschen) 26

Vorschau Ausstellungen:  
„Yoko Ono: Music of the Mind“  
(K20 – Kunstsammlung NRW)  
und „Science Fiction Design“  
(Vitra Design Museum) 30

Kunst als Selbsttherapie:  
Nach längerer Auszeit meldet  
sich Max Giesinger  
mit einem neu anstehenden  
Album zurück 32

#### DESIGN

Rosenthal:  
Vom Visionär und Pionier  
zum international renommierten  
Designunternehmen 46

#### TRAVEL

Ab in die Südsee:  
Tahiti 66

All-Inclusive by Marriott Bonvoy,  
Could it be a little more:  
Mexiko 76

#### MOTION

Glamping auf Rädern:  
Mit dem Hymer Venture S  
offroad auf Mallorca unterwegs 52

Historische Rennwagen und  
viel Leidenschaft:  
Arosa Classic Car im Kanton  
Graubünden (Schweiz) 58

#### DIE LETZTE SEITE

Impressum 82



HISTORISCHE  
RENNWAGEN UND  
VIEL LEIDENSCHAFT  
20 JAHRE  
AROSA CLASSIC CAR

AUTOR: R. LÖWISCH / FOTOGRAF: K. ZACHE



**Die Freude am Auto scheint ungebrochen – besonders Klassiker stehen hoch im Kurs. Nicht alle werden geschont: BOLD hat während der Arosa Classic Car im Kanton Graubünden (Schweiz) vier Amateurrennfahrer nach ihren Motiven gefragt.**

Seit genau 20 Jahren donnert eine große Schar Klassiker eine 7,3 Kilometer lange Strecke herauf, absolviert dabei 76 Kurven und lässt 422 Höhenmeter hinter sich. Die Besonderheit des Bergrennens „Arosa Classic Car“ für alte Autos: Es müssen entgegen allen Bergrennengepflogenheiten auch 1,2 Kilometer bergab geschafft werden, was Mensch und Bremsen zusätzlich belastet.

Waren es anfangs ein paar Enthusiasten, starten heute mehr als 180 Klassiker aller Baujahre bei diesem Schweizer Top-Event, das bei Lengwies an der Kantonstraße in knapp 1.400 Metern Höhe beginnt und in Arosa endet. Jeder Teilnehmer kann sich je nach Auto und Ehrgeiz einer von fünf Klassen anschließen: Bei der „Alpine Performance“ hat der Spaß Vorrang – hier startet jeder ohne Wertung und fährt sein eigenes Tempo. Bei der „Arosa Classic Trophy“ kommt es darauf an, von vier Fahrten zwei zeitlich so identisch wie möglich zu absolvieren. Das maximal erlaubte Durchschnittstempo beträgt dabei 80 km/h. Wer die kleinste Abweichung vorweisen kann, gewinnt. Die „Arosa Sport Trophy“ ist genauso ausgerichtet, nur gibt es kein Tempolimit. Die Königsklassen sind die „Competition“ und die „Competition Formula“. Bei der Competition fährt jeder Eingeschriebene viermal gegen die

Zeit, die drei schnellsten Fahrten werden zusammengerechnet. Wer dabei die besten Zeiten fährt, gewinnt die Arosa Classic Car. Bei der „Competition Formula“ sind die Formel-Fahrzeuge unter sich. Den Zeitrekord hält übrigens Profi Thomas Amweg, mehrfacher Tagessieger bei dieser Veranstaltung, der im Jahr 2019 mit einem Formel-Auto, dem BMW Martini MK50 03 von 1988, die Strecke in vier Minuten und sechs Sekunden absolvierte. Aber: Wer sind die Amateure, die sich und ihren Fahrzeugen das antun?

Als Britta Bächli Stiche in den Händen spürt, kann sie sich die Ursache zunächst nicht erklären. Erst eine genaue Untersuchung bringt es zutage: Der Porsche war's. Oder genauer: das Nardi-Holzlenkrad. Einst eine Aufwertung des 356 Pre-A aus dem Zubehörangebot, hat es nun aber sein Zerfallsdatum erreicht und splittert. „Der Porsche an sich hat mich aber noch nie im Stich gelassen“, verteidigt die Lenzburgerin ihren Schatz.

Was erstaunlich ist, gehört ihr 356 doch zu den allerersten Serien-Porsche, die überhaupt die Straßen bevölkerten. Pre-A wurden von 1948 bis 1955 gebaut, Erkennungszeichen unter anderem: die Knickfrontscheibe und Pickelrücklichter. Bächlis Schatz röhrt zügig mit 55 PS durch ▶

die Berge – passend in der Gleichmäßigkeitsklasse mit Tempobegrenzung. „Ich fahre trotzdem nicht wie eine lahme Gurke,“ wirft sie schnell ein – „der Wagen wird gefordert – ich bin ständig im roten Drehzahlbereich. Ich möchte aus dem Auto immer rausholen, was rauszuholen ist.“ Sie weiß, dass der Klassiker Baujahr 1954 das verträgt – es ist nämlich ihr Alltagswagen. Und der ist noch so ziemlich original: Die Auspuffendrohre hat sie ein bisschen schöner ins Heck einfügen lassen, die Frontscheinwerfer stammen von einem späteren 356 („sonst sieht man im Dunkeln einfach nichts“), und das Gestühl bilden Recaro-Sportsitze – aber das ist auch schon alles.

„Das Auto haben mein Mann und ich vor 25 Jahren gekauft, und seit 15 Jahren fahre ich dieses Bergrennen,“ sagt sie stolz. Natürlich fährt Gatte Hansueli auch – der hat sich für einen 140 PS starken Alvis Grenfell von 1932 entschieden. Und knallt mit dem 140 PS starken Klassiker ohne Tempolimit durch die 76 Kurven.

Wenn's donnert, ist Walter Lais nicht weit. So ein Ferrari-Zwölfzylinder macht eben Krach – soll er ja auch. Wie, bitte schön, kommt man an ein solches Auto? Ein 512 M (wobei das „M“ für „modifiziert“ stand) war der direkte Nachfahre des 512 S. Nachdem das Modell im Jahr 1970 auf der Rennstrecke von Zeltweg debütiert hatte, nahm es an den Automobilbauer-Weltmeisterschaften des Jahres 1971 teil. Die Eckdaten: Fünfzylinder-V12 mit

610 PS, Fünfgang-Handscharter, 815 Kilo Gewicht, absolute Höchstgeschwindigkeit 310 km/h. Ein rarer Racer.

Lais war 31 Jahre Ferrari-Händler in Stuttgart – das erklärt schon mal Einiges. Als er einst Gast war an der Rennstrecke in Spa-Francorchamps, sah er einen 512 M live – und war fasziniert. Nachteil: So ein Auto war auch damals schon selbst für einen Ferrari-Händler unbezahlbar. „Der Gastgeber, der Rennfahrer Jacques Swaters, erzählte mir beim Dinner, er hätte noch eine ganze Menge Teile von so einem Auto, ich könnte mir daraus einen 512 M bauen. Am nächsten Tag habe ich ihn in Brüssel besucht, und tatsächlich: Hinter seiner Firma gab es eine Doppelgarage voller Teile. 1985 hat sich kein Mensch dafür interessiert,“ sagt Lais. Für 10.000 Mark konnte er alles einpacken, was er auch tat: Fronthaube, zwei Türen, Scheiben, Tank, Achsen und viel mehr. „Es war leider weder Motor noch Getriebe und auch kein Rahmen dabei. Aber ich bekam detaillierte Zeichnungen und Unterlagen. In 20 Jahren, immer über den Winter, haben wir den Rahmen dann selbst gebaut.“ Der Motor stammt jetzt aus einem Ferrari Daytona – von 4,4 Liter auf etwa 4,9 Liter vergrößert, höher verdichtet, mit anderer Nockenwelle.

Tatsächlich nutzt Lais das Auto nur bei Events wie diesem. „Mein Auto ist immer gerne gesehen. Die Strecke ist abwechslungsreich, und mir gefällt besonders, dass ich alleine auf der Piste bin. Da ▶





muss ich keine Rücksicht nehmen – und mir fährt niemand in die Karre.“

Andre Frank aus dem Züricher Oberland hat ein ganz besonderes Vorhaben bei diesem Bergrennen: „Disqualifiziert zu werden.“ Das passiert, wenn er in der „Classic Trophy“ das Durchschnittstempo von 80 km/h knackt – womit er schneller unterwegs wäre als im Vorjahr. Sein Arbeitsgerät: ein VW Käfer aus dem Jahr 1960. Den fand er vor 15 Jahren in einer Scheune, erneuerte den Unterboden, sicherte sichtbaren Rost und Patina mit einer Mattlackschicht, baute vorne eine Porsche-Achse vom Typ 993 ein samt Porsche-Bremse. Hinten zügelte Trommelbremsen aus einem VW Bus T4 den Vortrieb, falls nötig. Der Motor stammt ebenfalls aus dem Bus, wurde aber auf 2,6 Liter aufgebohrt und sorgt für 140 PS – offiziell. Inoffiziell dürften es eher 200 PS sein. Kein Wunder, dass man innen auf einen Tacho schaut, der bis 210 km/h reicht. „190 km/h bin ich schon gefahren“, sagt Frank. Er dürfte damit wohl einen der flottesten Käfer in der Schweiz pilotieren.

Lena Endress aus Zürich hat eine ganz persönliche Beziehung zum Bergrennen in Arosa: Hier hat sie ihren heutigen Ehemann Serge kennengelernt – jetzt sind sie auch noch Eltern eines kleinen Jungen. Was liegt da näher, als in jedem Jahr wieder genau hier diesen Tag zu feiern, indem man mit ganz besonderen Autos die Strecke unter die Reifen nimmt? Lena hat dafür ihren Renn-MGB

von 1973. So ein offener MGB ist an sich nichts Besonderes – er ist der meistgebaute englische Roadster und kommt mit 96 PS daher. Davon unterscheidet sich Lenas Exemplar allerdings sehr: Der Roadster trägt ein Hardtop, ist innen völlig auf Race getrimmt, unter anderem mit stehenden Pedalen und einem Tacho bis 210 km/h, den das Auto auch braucht. Denn unter der Haube steckt ein Renn-V8 mit 360 PS.

Auch Ehemann Serge besitzt mit dem 420 PS starken Aston Martin DB4 Competition einen seltenen Hingucker in knallgelb. Es handelt sich um einen von nur 29 gebauten Competition-Modellen, jetzt mit Gewindefahrwerk und aufgebohrtem Motor ausgerüstet. „Damals haben die Briten originale DB4 bei Rennen eingesetzt, aber bald gemerkt, dass sie zu schwer waren. So haben sie eine neue Karosserie aus sehr dünnem Aluminium gedengelt, und schon lag das Gewicht des Wagens unter einer Tonne“, weiß Serge. Im Gegensatz zu früher allerdings holt er nicht mehr alles aus dem Wagen heraus. „Früher habe ich gedacht, Unfälle passieren nur anderen. Seitdem ich Vater bin, sehe ich das nicht mehr so. Nicht umsonst sagt man: ‚Jedes Kind macht einen eine Sekunde langsamer‘ ...“

#### WEITERE INFORMATIONEN:

[www.arosaclassiccar.ch](http://www.arosaclassiccar.ch)