



FAHRSPASS
Die Renaissance
des Ford GT40



FAN-KULT
Kids fahren ab
auf Capri & Co.



FERNWEH
Malz-Tour durch
Schottland

www.focus.de

FOCUS

AutoSpezial

Nov. | 2004

Eine Sonderveröffentlichung von FOCUS und Ford

ALLES

über den neuen

FORD FOCUS



TEST | TECHNIK | DESIGN



RUDE RENNER Helge Thomsen (o. l.) und Ulrich Koch (u. l.) fördern den Kult um alte Fords. Chromputzen und Originalität sind – man sieht's – bei den Motoravem verpönt

SZENE

Junge Liebe zu altem Eisen

Autos der Vergangenheit entweichen der Schrottpresse und werden Kultobjekte

Das Erkennungszeichen war ein Sprung in der Frontscheibe. Zwei Wochen nachdem Marlene Opitz ihr Traumaauto, einen Ford 26M, bei einem Oldtimer-Händler ergattert hatte, steckte ein Zettel hinterm Scheibenwischer: „Wenn Sie mehr über Ihr Auto erfahren wollen – ich bin der Erstbesitzer.“

Jetzt weiß die 29-jährige Musikmanagerin tatsächlich mehr über den Ford, der sechs Jahre älter ist als sie. Zum Beispiel, weshalb der Befehrsitz wackelt. „Während der letzten Jahre hatte die Familie den Wagen für Hochzeitsfahrten genutzt“, erzählt sie. „Damit die Bräute in knitterfreier Robe die Kirche erreichten, wurde der Sitz häufig ein- und ausgebaut.“

Marlene Opitz denkt noch nicht ans Heiraten. Sie hat ihren sicheren Job bei einem großen Musikverlag geschmissen, sich mit ihrer Firma Queen-aboutmusic selbstständig gemacht und steht Konventionen konsequent kritisch gegenüber. Dazu gehört auch, dass sie nicht in jeder freien Minute Chromteile wienert, wie es Oldtimer-Fans eigentlich mögen. Die Liebe zu ihrem alten Edel-Ford ist aber echt. „Meine Familie stammt aus Uruguay – alte Autos gehören dort zum täglichen Leben und erinnern mich hier an meine Heimat“, sinniert die Wahl-Hamburgerin.

Der wesentliche Unterschied zu den „Originalitätsfettischisten“ (Szene-spott) ist, dass Opitz' goldener 26M mit Vinylklach nicht auf Treffen präsentiert wird, sondern täglich im Straßenverkehr. „Dass die Autos im Alltag bewegt werden“, weiß Ulrich Koch, „ist in unserer Szene Ehrensache.“

Koch und sein Kumpel Helge Thomsen sind Motor einer neuen jungen Szene, die einst als Spießautomaten verschriene Ford- und auch Opel-Modelle der 60er- und 70er-Jahre als supercoole Kisten verehrt.

Das von ihnen verlegte Szeneorgan, das Magazin „motoraver“, genießt mittlerweile ebenfalls Kultstatus. Jede der meist vier Ausgaben im Jahr wird stilschlecht gefeiert – auf einer Release-Party – vorzugsweise in alten Gewerberäumen, die sowohl die Redaktionsräume als auch die Schrauberwerkstatt beherbergen. Es beginnt mit Grillen, gefolgt von „Burnouts“, dem Anfahren mit qualmenden Hinterreifen, und endet, „im Morgengrauen mit exzessivem Abfeiern bei viel Musik“ (Koch).

Das von ihnen verlegte Szeneorgan, das Magazin „motoraver“, genießt mittlerweile ebenfalls Kultstatus. Jede der meist vier Ausgaben im Jahr wird stilschlecht gefeiert – auf einer Release-Party – vorzugsweise in alten Gewerberäumen, die sowohl die Redaktionsräume als auch die Schrauberwerkstatt beherbergen. Es beginnt mit Grillen, gefolgt von „Burnouts“, dem Anfahren mit qualmenden Hinterreifen, und endet, „im Morgengrauen mit exzessivem Abfeiern bei viel Musik“ (Koch).

Das Phänomen der jungen Liebe zu altem Eisen erklärt Thomsen ebenso philosophisch wie pragmatisch: „Den Autos merkt man ihre amerikanischen Gene noch an. Sie sind groß, schrill gestylt – und noch relativ günstig.“ Einen Imageschub brachten Filme wie „Absolute Giganten“ oder „Bang Boom Bang“, in denen Fords aus den 70ern durch die Szene hetzten.

Auch der 23-jährige Jan Düwer kennt die Streifen. Sein Interesse an Alt-Fords war freilich schon früher erwacht: „Meine Oma hat mir erzählt, dass mein Opa mal so ein Auto hatte.“ Sein Taunus-Coupé von



KONSEQUENT KRITISCH

Das Motoraver-Paar Marlene und Helge steht nicht auf Mainstream

Auf diesen Festen sind alle willkommen, egal mit welchem Fabrikat. „Hauptsache, die Leute können mit einem Schraubenschlüssel umgehen“, findet Helge Thomsen. Doch genau da hapert's. „Die Playstation-Generation hat nie an Fahrädern gebastelt oder Mofas frisiert“, klagt der überzeugte Schrauber. „Manche kommen bei uns mit ei-

1971 hat er für 2700 Euro erstanden. Der Wagen ist ordentlich in Schuss, der 2,3-Liter-V6-Motor mit immerhin 108 PS läuft wie ein Uhrwerk. In nicht einmal anderthalb Jahren hat



FORD MIT VOLLDAMPF Die Devise „Bleifus“ unterscheidet die Coolsten der Szene von traditionellen Oldtimer-Fans



ZEITGENÖSSISCHE WERBUNG Der Capri ist eine Ikone der Ford-Historie und war Kult auf deutschen Straßen

Dürer sein Coupé fast 25000 Kilometer gefahren. Geht beim „Cruisen“ durchs nächtliche Hamburg, aber auch beim Pendeln zwischen Ausbildungsplatz in der Stadt und dem elterlichen Wohnsitz auf dem Land. Ehrensache, dass der Wagen hinten etwas höher und vorn etwas tiefer gelegt wurde. Unterwegs mit dem Taunus hat er schon viel erlebt. Vor allem bei den Mädchen kommt der „Knaudsen“ – nach dem zustän-

digen Auto-Designer Semon Emil Knaudsen – gut an.

Oldie Thomsen – 37 Jahre! – hat in sein Statusmobil schon etwas mehr investiert. In seinem 76er-Granada kauert ein 180-PS-Motor mit Fächerkrümmer, der Auspuff führt seitlich unter dem Wagenboden hervor. Die Krone eines „Custom-Cars“, eines individuell aufgemotzten Autos, ist auch hier ein aus der Haube herausragender gigantischer Luftfilter.

Seit zehn Jahren und 150000 Kilometern hält Thomsen seinem Mobil mit der Startnummer 76 bereits die Treue, war mit ihm in Stockholm, London, Barcelona und auf Mallorca. Vor diesem aufregenden Leben war der Granada weiß lackiert, hatte einen laschen 4-Zylinder-Motor und kostete 400 Mark.

Mittlerweile hat Thomsen zweimal das Getriebe, dreimal den Motor und viermal das Farbkonzept gewechselt: Erst hatte er den Wagen mattschwarz, dann mattgrau, dann

mattschwarz lackiert sind – und zwar komplett bis auf Scheiben und Lampen“, erzählt Thomsen, „und damit ziemlich fies aussehen, aber technisch tippstopp sind – eine rollende Provokation für Chromputzer.“

Seine jüngste Idee für eine Ratte existiert schon: mal kein Ford, son-

MAN WEISS NIE Unter mancher schichten Karosserie versteckt sich ein V6



„Die Playstation-Generation hat nie Mofas frisiert.“

Manche wissen noch nicht einmal, wie man eine Motorhaube öffnet“

Ulrich Keck, Magazin „motoraver“

orange lackiert. Mittlerweile trägt der Oldie eine schlichte Metallgründierung. Obwohl auch die alles andere als glänzend ist, gilt der Wagen immer noch nicht als so genannte Ratte. „Das sind Autos, die meist

VON WEGEN SCHROTTREIF Einen Burnout hält die Granada-Limousine aus

GLÄUBIGE MOTORAUER ... mit Jesus-Bild an der Tür



dem ein Mercedes-Coupé, Baujahr 77, muss herhalten. Als besondere Gemeinheit soll der Wagen komplett entlackt werden, damit die Karosserie in kurzer Zeit von Flugrost überzogen

ler vorbeischaun. Musikexperten Opitz kennt die PR-Strategien der Konzerne zur Domestizierung von Rebellen. Und spürt, dass sie aufgehoben könnte. „Die Welt entwickelt

„Auf einer Oldtimer-Messe kamen sogar Vorstandsleute von DaimlerChrysler und fanden unser Projekt echt geil“

Helge Thomsen, Magazin „motoraver“



COOLE KIDS in dem Kultfilm „Absolute Giganten“

sein wird. In der Tat eine Provokation. Trotzdem beteuern die Patina-Designer, dass sie sich nicht mit Mercedes und Liebhabern dieser Marke anlegen wollen. „Auf einer Oldtimer-Messe hätten wir einen großen Stand“, erzählt Thomsen. „Da kamen sogar Vorstandsleute von DaimlerChrysler, haben uns erzählt, dass sie unser Projekt echt geil finden – und unsere Zeitschrift abonnieren.“

Echte Begeisterung oder Kalkül? Wie die Manager von Ford hoffen natürlich auch die Stuttgarter, dass die Fahrer älterer Bastelmodelle irgendwann beim Neuwagenhänd-

sich so rasant, Modeströmungen rasen an uns vorbei, nichts ist mehr sicher“, philosophiert sie und ergänzt: „Da ist es doch logisch, dass wir eine Sehnsucht nach Beständigkeit entwickeln. Warum sollten wir da solide Statussymbole wie Autos links liegen lassen?“

MICHAEL VON KLOOT

RÜCKBLICK Das seltene Taurus-Coupé verzierten schon in den 70er-Jahren stolze Besitzer mit Chromleisten und -blenden





Malt Whisky Trail Auf den Spuren einer Spirituose

SCHOTTISCHES REINHEITSGEBOT

Von Christoph Schulte und Uli Sonntag (Fotos)



STAPELWEISE Durch die Lagerung in alten Eichenlässem wird aus einfachem Korn feinstes Single Malt.



DUFFTOWN MALTS

An einem guten Tag muss man gar nicht in den Pub gehen. Atmen Sie dann einfach nur unsere gute Luft ein. In der liegen Gallonen unseres feinsten Single Malts

die abends ein wenig, aber nicht allzu tief ins Glas schauen wollen, um am nächsten Tag – am besten stübgerecht per Land Rover – die karge Schönheit der Insel zu erkunden. Die Dufft-Strecke verläuft 60 Meilen nordwestlich von Aberdeen, öde und gekennzeichnet mit Hinweisschildern.

Doch über all das will Fiona heute gar nicht reden. Sie ist vielmehr ein klein wenig angesäuert. Zu viele Japaner in Dufftown, zu viele Japaner in ihrem kleinen Laden mit den 300 Flaschen im Angebot. Nicht, dass sie was gegen Japaner hätte, aber dass die jetzt zu Hause anzufangen, ihren eigenen Single Malt zu brennen,

Er ist 30 Jahre alt und stammt aus Yokohama in Japan. Ein wandelndes Lexikon, einer, der wirklich alles weiß über jede einzelne der 600 Single-Malt-Flaschen, die auf schweren dunkelbraunen Holzregalen die grün lackierten Wände seiner Bar verdecken. Während Jimmy einen zehnjährigen Imperial Distillery Single Cask – „geben Sie einen kleinen Schluck Wasser hinzu, das öffnet den Geschmack ungemein“ – als leichte Aperitif-Variante empfiehlt, erklärt er den Malt Whisky Trail: „Über die Hälfte aller schottischen Brennereien sind in der Speyside zu finden.“



DUFFTOWN ZENTRUM
The Clock Tower im Herzen des Städtchens ist von Fionas Whisky-Shop nur einen Steinwurf entfernt.



Genießend atmet Fiona Murdoch tief durch. Von draußen weht ein feiner Duft gebrannter Gerste hinein. Ein Duft, dem hier keiner entgegen kann, keiner entgegen will. Fiona steht in ihrem Whisky-Shop, dem ersten Haus in der Fife Street, und die Fife Street liegt mitten im Zentrum Dufftowns, einem Ort also, der sich schon am Ortseingangsschild stolz „The malt whisky capital“ nennt.

Dufftown, keine 1700 Einwohner, aber mittlerweile neun Whisky-Destillieren, geographischer wie idealer Mittelpunkt des Scotland's Malt Whisky Trail, einer Reiseroute für Liebhaber des schottischen Nationalgetränks. Eine Empfehlung des schottischen Automobilclubs für jene,

gar nicht mal schlechten noch dazu, geht entschieden zu weit: „Sie haben alles kopiert. Alles. Aber zum Glück hat unser Whisky etwas Mystisches, etwas, was man nicht abfotografieren kann.“

Gibt es einen Ort, an dem sich diese Atmosphäre so verdichtet, dass man sie, wenn schon nicht fotografieren, so doch beschreiben kann? Fiona antwortet wie aus der Pistole geschossen: „Craigellachie Hotel“, die „Quaich-Bar“. Grüßen Sie Jimmy von mir. Ein sensationeller Barman, der alles über Single Malt weiß.“

Jimmy strahlt bei so viel Lob. Ein „Domo arigato“ kommt freudig über seine Lippen. Jimmys wahrer Name lautet Hajime Yamauchi.

Eine Reihe von Destillieren schließt sich jedes Jahr aufs Neue zusammen, um den interessierten Besuchern Destillierführungen und Verkostungen anzubieten. Jimmy, gefragt, mit welcher Brennerei man anfangen sollte, nennt den einzigen Ort des Malt Whisky Trails, wo es nichts zu trinken gibt: „Gehen Sie auf jeden Fall als Erstes zur Speyside Cooperage. Der Weg dorthin ist ebenso gut ausgeschildert wie zu den Destillieren.“

In der Speyside Cooperage wird nichts gebrannt, trotzdem führt ein Besuch zum zentralen Verständnis der schottischen Single-Malt-Idee. Hier werden jährlich über 100.000 gebrauchte Fässer für die

ISLAY MALTS

Whisky-Lagerung vorbereitet. Der größte Teil dieser Eichenfässer kommt aus den USA, wo schon mal Bourbon drin dümpelte, ein kleiner Teil – zehn Prozent – sind spanische Eichenfässer aus der Sherry-Produktion.

„Zum Glück hat unser Whisky etwas Mystisches, etwas, was man nicht abfotografieren kann“

mily Distillers since 1687“ steht überall zu lesen. 1963 kamen die Nachfahren von William Grant auf die werbewirksame Idee, ihren Whisky in Abgrenzung zum verschalteten Scotch Whisky unter dem Begriff Single Malt zu vertreiben.

Die Branche lachte, doch die Umsatzsteigerungen überzeugten. Wenn man schon nach einem strikten Reinheitsgebot zu Werke geht, warum das Ganze nicht auch betonen? Kein Mais wie in den USA, kein sonstiges „grain“ wie bei den anderen schottischen Brennereien, kein Verschnitt der Destillate zum üblichen „blend“. Stattdessen nur über brennendem

lie aufgegangen, wird immer noch Wert darauf gelegt, zu den Kleinsten und Ältesten der Zunft zu gehören. Eine Destillee wie aus dem Märchenbuch. Mit zwei der so typischen Pagodendächern und einem sich unabhängig drehenden Wasserrad, alles ummantelt vom überall vorherrschenden süßlich schweren Geruch fermentierter und gebrannter Gerste.

Fiona hat recht, hier braucht man nicht zu trinken, hier reicht das Atmen. Wenn man auf dem Weg zu den schweren hölzernen Gärbottichen an der Getreidemühle vorbeizieht. Wenn man unterm hölzernen Dach-

DUFFTOWN MALTS

Malt gebrannt werden kann. Die frische Luft, die kristallklaren Quellen, die die Destillieren mit dem unverzichtbaren reinen Wasser versorgen. Der Torf der Hochmoore, der erst die so wichtigen zarten Rauchtöne in den Single Malt bringt. Und tatsächlich: Wer über die schottischen Highlands fährt mit ihren horizontweiten hügeligen Rindern und Schafweiden, durchzogen von windgebeugten Ginsterbüschen, Birken-, Tannen-, Lärchen- und Kieferwäldern, wer die Hochmoore mit dem im Sonnenlicht gleißend funkelnden Seen, umrahmt von Heidekraut und Krüppelgebölz, sieht, will gern glau-

ben, dass nur hier guter Whisky gebrannt werden kann.

Darren Hossie von Strathisla dagegen bleibt bei all dem etwas nüchtern: „So wunderschön diese Gegend hier auch sein mag, aber jahrhundertlang haben sich hier doch Fuchs und Fasan Gute Nacht gesagt. Da blieb den Leuten in ihrer Einsamkeit doch gar nichts anderes übrig, als heimlich und illegal ihren Whisky zu brennen.“

Manchmal im Leben erklärt sich das eine aus dem anderen. Zum Beispiel die Frühstücksspezialität im „Craigellachie“, der viktorianischen Hotelperle direkt dort, wo der Fiddich

und der River Spey zusammenfließen. Rührei gibt es hier, mit Haggis. Soll heißen: ein Schafsmagen, in dem alles von diesem Tier verschwindet, was der Metzger sich sonst nicht zu verkaufen traut: Hirn, Herz, Leber und sonstige Reste, angedückt mit Weizengraupen und dann auf das Feinste abgeschmeckt mit Kräutern und Gewürzen. So viel also zum Frühstück im „Craigellachie“.

Und so viel noch mal zu Fionas Theorie zur Single-Malt-Geburt: „So was ist doch nur mit einem kräftigen Verdauungsschluck zu überstehen. Wer so frühstückt, muss guten Whisky machen können.“ ■

NATUR ERLEBEN Ein Land Rover Discovery auf Abwegen



BESCHILDERT Der Whisky-Trail führt auch nach Strathisla



KESSELWERK Destillen sind aus Kupfer; das heizt den Alkohol



GLÜCKLICHE KÜHE In Schottland dürfen die Rinder frei laufen



ERFAHREN Schottlands schöne Seiten: Hügel und Heiden



tion. Beide, Bourbon wie Sherry, zusammen mit den kräftigen Tönen der Faßeiche, geben dem Single Malt erst Farbe und Geschmack. „Letztendlich ist Whisky ja nichts anderes als Wodka oder Korn. Erst die Fasslagerung macht aus dem Korngebissenen einen einzigartigen Single Malt“, weiß Ronald Grant von der Speyside Coopersage die Bedeutung seiner Arbeit zu betonen.

Einen Flaschenwurf von Speyside Coopersage entfernt ist einer der Eckpfeiler des Whisky-Trail, die weltweit bekannteste Single-Malt-Brennerei Glenfiddich. Eine der ganz wenigen, die immer noch in der Hand der Gründerfamilie ist. „Independent fa-

Torf getrocknete gekeimte Gerste, reinstes Quellwasser, Hefe und dann die guten, gebrachten Fässer – das ist Single Malt Whisky.

Glenfiddich mit seinen lang gezogenen raumgreifenden Lagerhallen zeigt den Erfolg der Idee. Zwar weigert sich die Gründerfamilie beharrlich, Umsatzzahlen oder Flaschenmenge zu nennen, doch auf zwei Millionen Single-Malt-Flaschen dürfte sich die Jahresproduktion wohl beziffern lassen.

Eine Zahl, von der der Destillierzweig des Whisky-Trail, Strathisla, mit seinen gerade mal 20 Mitarbeitern nur träumen kann. Mittlerweile in der großen PernodRicard-Fami-

stahl einen Blick auf die warm schimmernden Kupferbrennblasen, „stills“ genannt, wirft. Wenn man in die Lagerhallen darf, wo der Gebrannte in dreistöckigen Fassreihen

„Wer so frühstückt, muss guten Whisky machen können“

für mindestens zwölf Jahre der Vollendung entgegenreift. Viel wird erzählt, warum nur in den schottischen Highlands der wahre Single

Welcome to the Malt Whisky Trail follow

TRIP-INFO Über die Hälfte aller schottischen Destillieren liegen in der Speyside, also links und rechts des Flusses Spey. Sieben Destillieren schließen sich Jahr um Jahr zum Malt Whisky Trail zusammen und erlauben einen Blick hinter die Kulissen. Näheres über www.maltwhiskytrail.com



SPORTWAGEN

Das Raubtier kehrt zurück

Unverbesserlich! Zum zweiten Mal in der Geschichte legt sich Ford mit italienischen Sportwagen an. Eine Ausfahrt im neuen GT

Enzo Ferrari kommentierte die Botschaft spöttisch: „Ford baut also einen Ferrari-Konkurrenten.“ 50 Jahre ist das jetzt her, und das Lächeln verging dem italienischen Patriarchen gut zwei Jahre später. Zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans lässt Henry Ford tatsächlich drei Mittelmotor-Boliden antreten – und nimmt Rache für das Scheitern der Übernahme von Ferrari. Die flachen amerikanischen Renner holen Platz eins, zwei und drei. Sie siegen auch in den drei Folgejahren. Ihr Name wurde Geschichte: GT40.

36 Jahre später: Ford gibt wieder etwas bekannt, was zuerst niemand so recht glauben mag. Zur 100-Jahre-Fei-

er des Unternehmens soll ein Nachfolger der Legende anrollen. Dass es der Konzern ernst meint, weiß man seit einem Ausritt im ersten serienreifen Exemplar des neuen Raubtiers, das jetzt schlicht auf den Namen GT hört. Wie damals soll heute wieder gelten: Ford zeigt den europäischen Platzhirschen im Segment der Hochleistungsportwagen die Zähne. Wie scharf sie sind, erfahren wir auf dem Rundkurs von Laguna Seca.

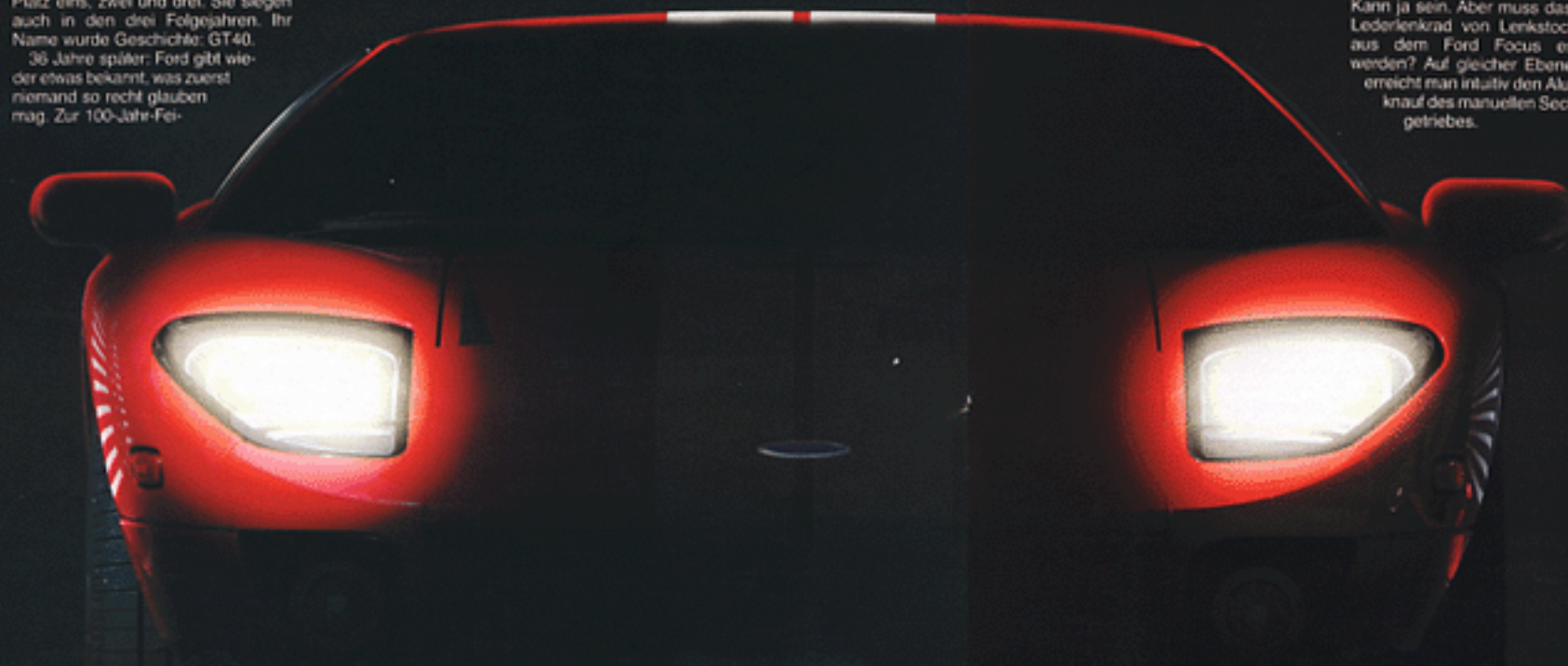
Man ist geneigt, über ihn hinwegzuschauen. Der neue Ford GT reicht dem Fahrer mit 112 Zentimeter Scheitelhöhe knapp bis zur Gürtellinie und scheint dem kompakten Vorbild wie aus dem Gesicht geschnitten. Allerdings fällt er zwei Nummern größer aus und müsste wegen seiner um zehn Zentimeter angehobenen Bauhöhe eigentlich GT44 (Inches) heißen. Bei weitgehend ähnlichen Proportionen ist

er rund 48 Zentimeter länger und 30 Zentimeter breiter als das Original. Als eng anliegendes Kleid zeichnet seine Aluminium-Kohlefaser-Karosserie die Rundungen der 18-Zoll-Räder vorn und 19-Zöller hinten nach. Getragen wird sie von Fords erster Aluminium-Spaceframe-Konstruktion. Nur optisch ist der GT von gestern; das historische Gewand umhüllt High Tech.

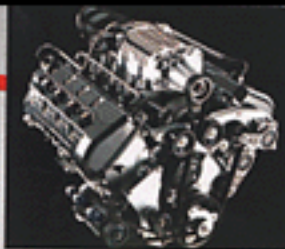
Die weit ins Dach hineinreichenden Türen erleichtern den Abstieg in die Kohlefaser-Rennschalensitze und enttremen den Piloten aller heute üblichen Komfortausstattung. Sein Arbeitsplatz liegt zwischen einem mächtigen Mittelunnel mit integ-

riertem Tank, eng anliegender Türverkleidung und ausreichend Kopffreiheit vor einer Parade von Rundinstrumenten – inklusive zentralem Tourenzähler und Tacho rechts außen, der mit 220 Meilen pro Stunde protzt; über 350 Stundenkilometer! Darunter eine Leiste mit stehenden Kippschaltern aus Alu für Fahr- und Nebellicht, Heckscheibenheizung und Warmblinkanlage.

Links in der Tür zwei Schalter für – elektrische Fensterheber! Ford-Entwicklungschef Chris Theodore weiß um die Sünde wider den Purismus und erklärt: „Die müssen heutzutage sein. Und eine Klimaanlage auch.“ Kann ja sein. Aber muss das griffige Lederlenkrad von Lenkstockhebeln aus dem Ford Focus eskortiert werden? Auf gleicher Ebene rechts erreicht man intuitiv den Alu-Schaltknopf des manuellen Sechsgang-Getriebes.



PLATZ DA! Mit aggressiver Front bahnt sich der Ford GT seinen Weg.



ECHT STARK! Der Kompressor-V8 steht aus Aluminium und leistet 500 PS.



BRAVO! Heckleuchten im Stil der italienischen Konkurrenz.



ENDLICH! US-Cockpit auf europäischem Qualitätsniveau.



PACKEND! Kräftige Bremsen hinter 18- und 19-Zoll-Felgen.



JA, DAMALS! Instrumente und Kippschalter im Nostalgie-Look.