

CLASSIC DRIVER

Unterwegs in Berlin mit den unkonventionellen Autofreunden von Flitzer

Lead

Ist Berlins Autokultur so komplex, verrückt und lässig wie die deutsche Hauptstadt selbst? Unser Autor und Fotograf Blażej Żuławski wollte es bei der ersten Ausfahrt des neuen Flitzer Clubs am eigenen Leib herausfinden...



Als sich der göttliche Fünfzylinder-V12 des schwarzen Ferrari Testarossa, in dem ich gerade mitfahre, der roten Zone des Drehzahlmessers nähert, dämmert mir der Gedanke, dass ich den Begriff „Flitzer“ wohl falsch interpretiert habe. Vielleicht steht er ja doch nicht für Personen, die splitterfasernackt ein Fußballfeld stürmen. Am Steuer des Ferrari sitzt Ulf Poschardt, Chefredakteur der Tageszeitung „Die Welt“ und erklärter *Petrolhead*. Und er fährt, als stünde seine Hose in Brand, doch hat er den Italiener zugleich souverän unter Kontrolle.



Es hat heute schon ein paar Mal geregnet, entsprechend rutschig ist der nur langsam abtrocknende Asphalt. Man packe noch eine dicke Schicht des ersten Herbstlaubs dazu, und die Straße fühlt sich an wie eine Schleuderplatte. Doch Poschardt scheint nicht im Geringsten beunruhigt. Er schaltet sogar noch einmal hoch, dabei reagiert die klassische Kulissenschaltung mit einem metallischen „Klick“. Wir folgen zwei anderen Autos, deren Fahrer ihr Bestes geben, um uns abzuschütteln. Eines ist ein sehr kompetent pilotierter BMW 1602 mit deutlich negativem Sturz an der Antriebsachse. Man würde denken, dass wir mit einem Auto wie dem unsrigen solch einen bescheidenen BMW locker verblasen müssten. Doch auf diesen speziellen Straßen und bei diesen Bedingungen – unmöglich. An der Spitze des Pulks fährt derweil ein grüner Maserati Khamsin. Gefahren wird er vom Organisator des Events, Dirk Rumpff. Die elegante Karosserie, im Auftrag von Bertone von Marcello Gandini gezeichnet, ist ein wahrer Augenschmaus.



Wir sind irgendwo im Nordosten von Berlin – für die hier Anwesenden der siebte Himmel. Lassen wir mal alle Witze bezüglich der Flitzer-Analogie beiseite und beleuchten die

Anfänge des Clubs. Der Flitzer Club wurde wie alle guten Dinge eher durch eine Reihe von Zufällen gegründet. Weil man bei den meisten Klassikertreffen die meiste Zeit nur auf dem Rasen herumsteht und Unsinn redet, wünschte sich der Mediziner und Maserati-Sammler Dirk Rumpff eine etwas andere Autoveranstaltung. Als erste Maßnahme sah er vor, so viel „spirited driving“ wie möglich in einen Tag hineinzupacken. Und zugleich Stopps einzulegen, bei denen großartige Architektur und Kunst besichtigt wird. Ihm schwebte ein zwangloser, kultureller Club vor, da das automobile Hobby weit über das hinausgeht, was Laien gern als Spielzeug großer Jungs abtun. Wie Kunst, Bücher oder Gebäude sind diese Autos schließlich ein Kulturgut für sich. Speziell, wenn man das Design und die Technikbegeisterung mit einbezieht, die in jedes dieser Autos geflossen sind, sowie die Geschichten der Menschen dahinter.



Wir starten an diesem Morgen von meinem liebsten Hotel der Stadt, dem 25 Hours Hotel Bikini Berlin an der Budapester Straße. Ich habe es wegen seines designaffinen Charakters gewählt und um so richtig in den Rhythmus dieser unglaublichen Stadt einzutauchen. Das Hotel ist genauso lebendig wie die Stadt, kombiniert coole alte Möbel mit High-Tech-Design, nacktem Beton mit warmem Holz, orientalischen Kissen und Teppichen mit weißen U-Bahn-Fliesen. Es gibt eine Bäckerei, eine Hängematten-Lounge und eine Bar auf der Dachterrasse, von der man auf den Berliner Zoo blicken kann. Der Aufzug ist eine bewegliche Kunstgalerie, und in der Lobby steht ein klassischer Mini Countryman. Einfach perfekt!



Während ich mit Dirk Rumpff zum Treffpunkt, einer zur Event-Location umgebauten alten Industriehalle südöstlich der City namens Neuzeit Ost fahre, sagt er, dass ihm bei der Suche nach dem Namen für seinen Club „Flitzer“ als erstes in den Sinn gekommen sei. Und auch wenn die Bezeichnung eine weitere, etwas ulkige Bedeutung besitzt, so bleibt sie doch sofort hängen. Sie klingt sperrig, rau und unverblümt – ganz wie Berlin selbst. Neben dem Haus des berühmten Dramatikers und Lyrikers Bertold Brecht besichtigen wir an diesem Tag die Villa der Art Biesenthal. Sie liegt auf dem Grundstück einer 2002 abgebrannten Wehrmühle am Flüsschen Finow, von der nur noch die Stuckfassade des Verwaltungsgebäudes übriggeblieben ist. Der hintere Teil wurde abgerissen und durch einen Neubau ersetzt, in dem sich neben einem Wohn- und Gästebereich eine spektakuläre Kunstgalerie befindet. Lunch wurde im neogotischen Schloss Reichenow serviert – von dort ging es dann weiter zum Funkhaus Berlin, dem architektonischen Höhepunkt der Tour.



Das denkmalgeschützte Gebäudeensemble des DDR-Rundfunks entstand in den 1950er Jahren und schloss 1990. In dem vom Bauhaus Architekten Franz Ehrlich entworfenen Objekt arbeiteten zu Glanzzeiten rund 5.000 Menschen. Als eigene Stadt in der Stadt umfasste es einen Supermarkt, einen Friseur, eine Eisdiele und eine Sauna. Heute präsentiert sich das Funkhaus als spannende Zeitkapsel, mit einem Trabi im Foyer und auch sonst authentischem DDR-Ambiente, die heute als Kulturzentrum und Co-Working-Areal weiterlebt. Und auch die dortigen Tonstudios sind weiter begehrt, was erklärt, dass Künstler wie Sting, The Black Eyes Peas, Aphex Twin und Nils Frahm alle hier aufgenommen haben.



Pilotiert wurde ich auf dem Weg zum Funkhaus passenderweise vom Architekten und Universitätsprofessor Claus Anderhalten in seinem Maserati Ghibli. Er besitzt das Auto seit 13 Jahren, meldete es aber zwecks Teilnahme an der Fahrt erst eine Woche zuvor an. Auf der Autobahn versuchten wir, in Sichtweite von Poschardts Testarossa, einem wunderbaren hellblauen Ferrari 512 BBi und dem Porsche 930 Turbo von Thomas Marecki, Gründer des Lowdown Magazins, zu bleiben. Doch obwohl der Ghibli locker 240 km/h läuft, wurden wir abgehängt. Auch das ist wohl nur bei einer Ausfahrt in Deutschland möglich.



Eingelullt vom kraftvollen Brummen des Maserati-V8, freute ich mich schon auf die für heute Abend versprochene neapolitanische Pizza. Und grübelte, wie ich diesen aufregenden Tag wohl zusammenfassen könnte. Trotz des zunächst verwirrenden Namens ist der Flitzer Club aus meiner Sicht ein voller Erfolg. Ich hoffe inständig, dass wir mehr Events wie die von Rumpff und Co. erleben, bei denen kulturelle Bildungselemente mit inspirierenden Fahrerlebnissen eine sich gegenseitig befruchtende Allianz eingehen. Am Ende steht für mich aber noch eine ganz andere Erkenntnis: Dass es nicht so sehr auf den Wert der teilnehmenden Autos ankommt, sondern auf die Begeisterung jener, die sie fahren.

Fotos: Błażej Żułowski für Classic Driver © 2019

Galerie

