

450.000 KONDOME FÜR 10.500 ATHLETEN: WIRD DAS REICHEN?

Dieser neue Rekord stand schon fest, bevor die Spiele anfangen: Fast eine halbe Million Pariser sollen im olympischen Dorf verteilt werden. So viele wie noch nie. Im Schnitt 42 Stück pro Sportler. Bisschen übertrieben? Klar. Allerdings erklärte der US-Schwimmstar Ryan Lochte in London 2012: „Ich glaube, dass 70 bis 75 Prozent der Athleten während Olympia Sex haben“ – und viele Beispiele belegen, dass es bei Olympia nicht nur sportlich zur Sache geht.

18



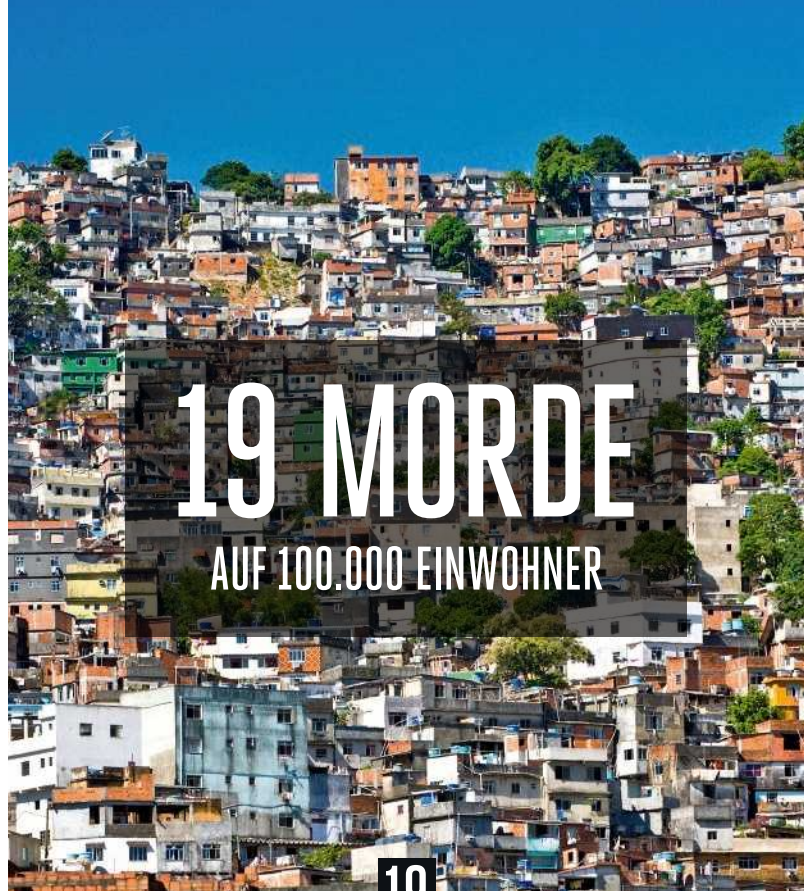
Lernten sich bei Olympia 1972 in München kennen: das schwedische Königspaar **Silvia** und **Carl XVI. Gustaf**



Wurden 2000 in Sydney ein Paar: Schwimmerin **Franzi van Almsick** und Handballer **Sven Kretschmar**



Fanden ebenfalls in Sydney zueinander: **Roger Federer** und seine Ehefrau, die Ex-Tennispielerin **Mirka Vavrinec**



19

WIE SICHER IST RIO?

In Rio de Janeiro geschahen letztes Jahr 1202 Morde, eine Rate von 19 pro 100.000 Einwohner. Verglichen mit Detroit, USA, ist das wenig (Mordrate 43,5), verglichen mit München (0,8) viel. Aktuell nehmen Gewalttaten in Rio wieder zu. Zudem wurden Terrorverdächtige mit Anschlagziel Olympia festgenommen – angesichts unterbezahlter Sicherheitskräfte eine brenzlige Lage.

WELCHE ATHLETEN FEIERN AM WILDESTEN?

20

Eindeutig die deutschen **Hockey-Herren**. Bei ihrer Silbermedaillenparty 1984 in Los Angeles gaben sie (mit den Wasserballern, die Bronze feierten) im Athleten-Dorf Gas, bis ein Kühlschrank aus dem dritten Stock flog und die Polizei anrückte. Ihre Goldmedaille 2008 in Peking feierten sie mit einem exzessiven Mitternachtsbad im Teich des deutschen Hauses. Und 2012 in London zerlegten sie erst im Finale Holland und dann, bei einer mittlerweile legendären Party, die „MS Deutschland“.

Das Hockeyturnier läuft noch bis zum 18.8. (Finale um 22 Uhr/ARD)



Traditionsbewusst: Die Hockey-Herren – hier Olympiasieger Oliver Korn bei der Gold-Party 2012 auf der „MS Deutschland“ – verteidigen seit Jahrzehnten ihren Spitzenplatz in der Feierbiest-Wertung



ILLUSTRATION: ULLY ARNDT FÜR PLAYBOY

Alle Playboy-Cartoons von Ullly Arndt jetzt auch im App-Store „**SEXY CARTOONS**“



für nur 1,79 Euro

★ DIE ★ LETZTEN IHRER ART

Unsere große Farm:
Auf den 62 Quadratkilo-
metern der Fazenda
Novo Horizonte im
westbrasilianischen
Sumpfland Pantanal
leben 4000 Rinder –
und ein Dutzend Kerle,
die für den schönsten
aussterbenden
Männerberuf der
Welt leben



Die nächste Generation: Jailton, 17, ist der Nachwuchs-Cowboy auf der Farm. Anders als die alten Kollegen kann er lesen, schreiben und rechnen – und wird vielleicht eines Tages einen eigenen modernen Betrieb mit Helikopter statt Pferden leiten. Noch trägt er wie alle Sporen an den Stiefeln



Tief im wilden Westen Brasiliens, fern von Copacabana, Samba und Olympia, trifft unser Reporter die wahren Helden des Landes: die **Cowboys von Pantanal**, die ihren harten Job und ihre Freiheit lieben. Die täglich darum kämpfen. Und doch ihrem Ende entgegenreiten

TEXT CHRISTOPH WÖHRLE
FOTOS MARCEL SCHWICKERATH





in Bulle der Rinderrasse Nelore hat einen Dick-schädel mit ziemlich spitzen Hörnern dran. Und wenn man ihm seinen Willen aufzwingt, kann er ganz schön sauer werden. Roberto Silva hat nur ein lächerliches Stöckchen in der Hand und muss zurückweichen. „Hau ab!“, herrscht er den Bullen an,

der ihn in die Ecke eines kleinen Gatters drängt und nun schnaubend vor ihm steht – bereit, ihn auf die Hörner zu nehmen. Worte helfen nicht mehr. „Jetzt bloß keine falsche Bewegung machen, Roberto“, denkt man gerade noch, da knallt es: Silva drischt dem Bullen sein Stöckchen mit einem einzigen Hieb so fest auf den Schädel, dass das Tier wie geschockt innehält – und sich tatsächlich zur Flucht wendet.

Der Cowboy wischt sich den Schweiß aus dem Nacken, schiebt seinen breitrempigen Lederhut wieder zurecht und schwingt sich übers Gatter. Den Pfiff, den sein junger Kollege Jailton ausstößt, halb erleichtert, halb anerkennend, hört Silva nicht. Oder er tut, als ob er ihn nicht hört. Schweigt und schaut weg, rüber zur Herde. Hier draußen, im Pantanal, dem endlosen Sumpfgebiet im Westen Brasiliens, musst du dich jeden Tag beweisen. Vor den Rindern, vor den Männern, vor dir selbst.

Fazenda Novo Horizonte heißt die Rinderfarm, auf der Silva, 54, arbeitet. Sie liegt zwei verdammte holprige Autostunden von der Kleinstadt Corumbá entfernt, die wiederum fünf etwas weniger holprige Autostunden vom nächsten Flughafen entfernt liegt. Sie ist die Heimat einiger der letzten Cowboys der Welt. Und Silva, einer von ihnen, ein wortkarger Mann von stolzer Haltung, erinnert in Momenten wie diesem an den Hollywood-Archetyp seiner Zunft. Ein Auslaufmodell wie der Marlboro-Mann. Denn die fortschreitende Industrialisierung der Landwirtschaft stellt neue Anforderungen an die Mitarbeiter. Technisches, biologisches und betriebswirtschaftliches Know-how statt Mut, Kraft und Geschick. Der Cowboy von morgen wird kein Cowboy mehr sein. Eher ein Facharbeiter in einem durchrationalisierten Viehzuchtbetrieb. Silva und die Männer von Corumbá wissen das – und genießen den letzten Hauch von Freiheit und Abenteuer.

Er liebe seinen Job, wird Silva später verraten, mehr als jede Frau.

Die Farm, auf der Silva und Jailton arbeiten, gehört dem 41-jährigen Carlos Guanità, den alle nur Carlão nennen, den großen Carlos, und umfasst 62 Quadratkilometer – was in Brasilien eher einem mittelkleinen Bauernhofbetrieb entspricht. Carlão, ein wuchtiger Kerl mit wachen Augen und zupackender Art, sitzt auf einem Holzzaun und lässt den Blick übers Gelände schweifen. Rund 4000 Nelore-Rinder stehen auf den offenen Weiden und fressen Gras. Nichts als Gras, das auf den riesigen



Farm-Gewächse:
Carlos Guanità (oben) und sein Helfer Roberto Silva setzten schon Brandzeichen, als ihre Altersgenossen in den Städten noch Fangen spielten



Weiden im Überfluss gedeiht. „Deshalb ist die Fleischqualität in Brasilien auch so gut“, sagt Carlão. „Außer Argentinien gibt es für uns keine Konkurrenz auf der Welt.“

Gemeinsam mit seinen zehn Cowboys hat Carlão heute einen besonderen Job zu verrichten: Hunderte von Rindern müssen abgezählt, markiert und fürs Verladen geordnet werden. Die einen werden morgen auf Lastwagen verteilt, die zum Schlachthof von Corumbá fahren. Die anderen Tiere, handverlesene Prachtexemplare wie Silvas

heißblütiger Wutbulle, fahren zur Rinder-auktion.

Carlão und seine Männer produzieren einen von Südamerikas größten Export-schlagern. Nach Indien ist Brasilien der zweitgrößte Rindfleisch-Exporteur der Welt. Rund zwei Millionen Tonnen Schlachtgewicht verließen 2015 das Land. Sie gingen vor allem in arabische Staaten, nach Europa, Russland und China. Brasiliens Wettbewerbsvorteil: der Platz für riesige Weideflächen und die niedrigen Lohnkosten. Die Produktion einer Tonne Rindfleisch kostet hier umgerechnet nur 1800 Euro – in Deutschland sind es fast 4800 Euro.

Auch die Brasilianer selbst lieben ihr Rindfleisch. In den Fleischtempeln des Landes gibt es „rodizio de carne“: Die Kellner kommen mit großen Spießen an den Tisch und schneiden den Gästen das Fleisch direkt auf den Teller. Essen kann man, bis nichts mehr geht. Das tun die Brasilianer auch. Und wer sich ihnen jemals dabei angeschlossen hat, weiß, warum. Es schmeckt sagenhaft gut.

„Wir wissen halt, was wir da machen. Wir können Samba, Fußball und Fleisch“, fasst Carlão es zusammen. Er ist auf Farmen groß geworden. Kühe waren für ihn, was für andere Jungs Matchbox-Autos sind: robuste Spielzeuge. In der Stadt, da würde er eingehen, sagt Carlão. Er hat es einmal versucht: Seine wohlhabende Familie schickte ihn zum Studium nach Campo Grande, Tiermedizin. „Aber dieses Büffeln war nichts für mich. Und die Frauen an der Uni waren auch anders als auf dem Land. Irgendwie so moralisch.“

Carlão blickt auf. Die Kälber kommen. In der Ferne sieht er Silva reiten, der sich nach seiner kleinen Heldentat aufs Pferd geschwungen hat und jetzt mit einigen Kollegen die Jungtiere von den Weiden in Richtung Gatter treibt. „Hepa!“, ruft Silva dabei immer wieder und gibt seinem Pferd die Sporen. Ein „vaqueiro“, wie der Cowboy in Brasilien genannt wird, sieht Rinder und Pferde als Arbeitswerkzeug. Groß gestreichelt wird da nicht.

Als die Kälber am Gatter ankommen, springt Carlão vom Zaun und beginnt, die Tiere durch einen hölzernen Korridor in die Umzäunung zu treiben. Mit der flachen Hand schlägt er einigen aufs Hinterteil und treibt sie voran. „Stempel drauf!“, ruft er dabei. Mit violetter wasserfester Farbe ver-



1 Cowboy-Alltag: Nicht immer wollen die Rinder dasselbe wie Silva.

2 Zu Ross: Cowboys sollten reiten, nicht rechnen, finden Carlos' Männer - aber wie lange können sie diese Position noch halten?

3 Fertig zum Abtransport: Die traditionelle Viehzucht ist ein umkämpftes Business - und nicht nur für die Rinder hart

1
2

Brasiliens wilder Westen: Die Fazenda Novo Horizonte liegt am Rande des Pantanal, eines der größten Binnenfeuchtgebiete der Erde, so groß wie Westdeutschland vor der Wiedervereinigung. Zur nächsten Stadt Corumbá sind es zwei Autostunden.



3





1 Die Rinderauktion: Gute Tiere bringen in Corumbá nicht nur Geld, sondern auch Prestige. **2** Die Einwohner Corumbás machen aus der Versteigerung ein Volksfest. **3** Für den Cowboy bleibt keine Zeit zum Feiern – er muss die Rinder für den neuen Besitzer zum Abtransport in enge Verlade-Korridore treiben



»FÜR MICH IST
DER JOB
WICHTIGER ALS
JEDE FRAU«

ROBERTO SILVA, COWBOY





Männerspielplatz:
Mit einem Defender,
findet Redakteur Tim
Geyer, fährt man am
besten querfeldein



AB DURCH DIE HECKE

Winston Churchill fuhr ihn, die Queen fährt ihn – und James Bond bekam es auch mit ihm zu tun: Die Offroad-Ikone **Land Rover Defender** wird seit diesem Jahr nicht mehr gebaut. Wir nahmen Abschied im Gelände. Eine Liebeserklärung

TEXT TIM GEYER FOTOS STEFAN BALDAUF

passt einer von Guanités Mitarbeitern dem Tier eine Nummer auf den Rücken.

Silva steht etwas weiter vorn und sortiert – jetzt mit einem roten Fähnchen an seinem Stock – die Tiere: Bullen, Kühe, Kälber. Ab und zu saust sein Stock auf ein Tier nieder, das nicht so will wie er. Vielleicht spüren die Tiere, dass sie nicht mehr lange zu leben haben. Wer weiß das schon. Rinder haben einen siebten Sinn, glauben die Leute hier in der Gegend.



Silva ist wie sein Chef Carlão auf einer Fazenda geboren. Sein Vater war Vaqueiro. Und dessen Vater ebenso. Als Silvas Altersgenossen in den Städten noch Fangen spielten, saß er schon auf Pferderücken und setzte Brandzeichen. Und als andere Jungs zum ersten Mal mit Zunge küssten, trieb er bereits seine erste eigene Herde. Zur Schule ging er als Kind selten, mit dem Lesen und Schreiben hapert es bis heute. Lange Zeit war das kein Problem.

Silvas Leben, das sind Rind und Pferd, Lasso und Peitsche, Whisky und Lagerfeuer. Er war noch nie im Internet, hat noch nie ein Hochhaus betreten. Vier Kinder hat er, aber er sieht sie kaum. Mit der Mutter ist er nicht mehr zusammen. Die Cowboys hier draußen halten es mit der Treue in etwa wie die Matrosen. Zu viel Liebe sei eine Schlinge um den Hals, findet Silva. „Für mich ist der Job wichtiger als jede Frau. Ein Vaqueiro fürchtet sich nicht vor dem Alleinsein. Du musst hart sein in diesem Job. Die Natur ist rau. Die Tiere sind gefährlich. Nur wer nicht vom Pferd fliegt, besteht.“

Am frühen Nachmittag wird es plötzlich hektisch im Gatter: Eine Kuh hat sich ein Bein gebrochen. Wenn die Tiere in die engen Korridore getrieben werden, stürzt manchmal eines und wird von den nachfolgenden Rindern überrannt. „So was mögen die Tierschützer nicht“, sagt Carlão. Die verletzte Kuh humpelt stark und wankt, als wäre sie gerade geboren worden. Dabei ist das Gegenteil der Fall: Sie wird heute noch sterben. Auch das gehört zum Cowboy-Job: die Freiheit, Leben zu beenden.

Es sind nicht nur Tierschutz-Aktivisten, die das Treiben auf den Rinderfarmen kritisieren. Auch Umweltschützer beklagen, dass die Fleischproduktion so viel Fläche einnimmt und ein Grund ist für die Abholzung von immer mehr Regenwald. Brasilien

Politiker bekunden zwar immer wieder, den Wald und damit das Weltklima schützen zu wollen. Aber in der Realität sieht es anders aus: Laut der UN-Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation (FAO) macht Brasilien pro Jahr durchschnittlich 26.000 Quadratkilometer Wald platt. Die Welt will Fleisch, die Branche Profit. Also werden die Flächen ausgeweitet und immer intensiver und unter Einsatz von immer mehr Technik genutzt. Für die Umwelt ist das schlecht. Für Cowboys wie Silva ist es sogar der Anfang vom Ende.

Früher bekam er ein festes Gehalt, nicht viel, aber er konnte mit seinem Geld planen. Heute wird er als Tagelöhner gebucht. Wenn auf der Farm gerade wenig zu tun ist, sitzt Silva auf dem alten Stoffsofa in seinem 1-Zimmer-Apartment in Corumbá und wartet darauf, endlich einen Anruf zu bekommen. „Mir fehlt das, wochenlang auf den Weiden zu sein und jeden Tag meine



Rindergarten: Nellore heißt die besonders robuste Rasse. Umgerechnet etwa 350 Euro bekommt der Farmer in Brasilien für eine dreijährige Kuh

Arbeit zu tun“, sagt er. Aber selbst wenn er regelmäßig gebucht wird, muss er immer häufiger Dinge tun, die nichts mit dem klassischen Cowboyleben gemein haben. Dann fährt er den ganzen Tag Traktor, repariert Zäune oder hilft bei der künstlichen Besamung von Kühen. Während Cowboys einst im Sattel lassoschwingend um ihre Herden fegten, müssen sie heute wissen, welche Bullen-Rassen den besten Samen geben, wie man die Vermehrung bei einer Herde errechnet, und im Idealfall auch, wie man vom Hubschrauber aus Tiere treibt. Silva hat nicht einmal einen Führerschein.

Irgendwann werden Cowboys Schutzhelme statt Stetson-Hüte tragen. Sie tragen heute schon Funkgeräte statt Revolver. Silvas junger Kollege Jailton, 17 Jahre alt, kann lesen, schreiben, rechnen. Vielleicht wird er sogar studieren und einmal seine eigene Farm führen. Wenn nicht er, dann gewiss die nächste Generation. „Früher war

es besser“, sagt Silva. „Aber die alten Zeiten kommen nicht zurück.“ Er hängt seinen Hut über einen Zaunpfahl und zündet sich eine Zigarette an. Die Kuh mit dem gebrochenen Bein steht allein vor ihm in einem Gatter. Die anderen Männer treiben sie in einen Korridor und schließen vor und hinter ihr die Tore. Die Kuh ist fixiert. Was nun kommt, ist Chefsache. „Ich werde sie schnell erlösen“, sagt Carlão und schickt hinterher, dass davon keine Fotos gemacht werden dürften. Er zieht das Messer aus seinem Gürtel. Die Erlösung dauert 30 Sekunden.

Am frühen Abend ist die Arbeit geschafft. Für die Rinder, die morgen in den Schlachthof von Corumbá gebracht werden, wird Carlão jeweils ein paar hundert Dollar erhalten – umgerechnet etwa 350 Euro für eine dreijährige Kuh, etwas mehr für einen gleich alten Bullen. Was die anderen Rinder auf der Auktion einbringen, wird sich zeigen.

Etwa 24 Stunden später. Es ist Samstagabend, und ganz Corumbá feiert ein Volksfest. Eine Rinderauktion ist hier mehr als bloß Fleischschau. Es gibt Karussells, ein Riesenrad, Hotdogs, Zuckerrohrschnaps und brasilianische Countrymusik. „Meu doce amor“ – „Meine süße Liebe“, schmachtet der Sänger auf der Bühne vor dem Festzelt ins Mikrofon.

Im Zelt läuft währenddessen die Auktion. Die Männer tragen breite goldene Gürtelschnallen. Ihre Frauen hohe Hacken, mit denen sie tief in den weichen Boden einsinken. Im Eiltempo rattert der Moderator durch die Gebote. Rinder im Wert von umgerechnet 315.000 Euro werden heute versteigert. Für Farmer wie Carlão geht es dabei neben dem Geld auch ums Prestige. Man kommt, um sich zu zeigen. Um zu präsentieren, wie gut die kräftigsten Tiere der Herde gewachsen sind, wie gut man züchten kann. Übers Geschäft wird viel gesprochen, über die Aussichten für die kommenden Monate. Über die Zukunft der Cowboys redet an diesem Abend niemand.

Roberto Silva ist nicht zum Volksfest gekommen. Er hat nach zwölf Stunden Arbeit einen Mate-Tee getrunken, Moskitos auf der Haut totgeklatscht und Zigaretten geraucht. Jetzt schläft er längst, denn morgen um fünf geht der Job weiter. Er hat in seinem Leben noch nie getanzt. Tanzen ist etwas für Stadtmenschen, sagt er. Oder für die Jüngeren, für die Freiheit etwas anderes bedeutet als für ihn.



Einer der Vorteile, für den Playboy zu schreiben, ist ja, dass man ab und zu einen Porsche oder Ferrari testen darf. Und es ist klasse, so mit 300 km/h dahinzubrettern. Gebe ich zu. Doch keines dieser Autos löst in mir ein Gefühl aus wie der Land Rover Defender.

Ein Auto, so grob und kantig, dass es schon kleinen Jungs auffällt. Und gefällt. Ich kenne dieses Auto so lange, dass ich noch wie früher als Kind die erste statt der zweiten Silbe betone, wenn ich Defender sage. Und heute wühlen wir noch einmal gemeinsam im Gelände, der Landy und ich. Ein letztes Sandkasten-Date.

Dieses Auto wirkt so aus der Zeit gefallen wie das britische Königshaus. Es passt nicht mehr in unsere durchnormierte Welt und ihre EU-Fußgängerschutzregeln. Deshalb muss es eingestellt und neu gedacht werden. Doch wie soll das gehen? Das frage ich mich mit leichter Früher-war-alles-besser-Wehmut, als ich im Führerhaus – denn nur als solches kann man das Cockpit bezeichnen – Platz nehme und die Tür zuziehe. Schotten dicht wie im U-Boot, es klingt zumindest so. Warum ich in diesem Riesenauto mit den Knien fast ans Armaturenbrett stoße, frage ich mich nicht. Journalistische Distanz? Beim nächsten Mal wieder.

Neben mir sitzt Andreas Schreiber. Der Gelände-Instruktor wird dafür sorgen, dass ich es lebend durchs Land Rover Experience Center in Wülfrath und über einige der 62 Hindernisse eines alten Steinbruchs schaffe. Über Schotterpisten, Sandpassagen, Treppenstufen und durch Furten. Erste Lektion: Fenster zu. Für den Fall, dass wir uns zwischendurch überschlagen. Und Daumen außen ans Lenkrad, nicht in den Radkranz, „dann brichst du sie dir nicht, wenn das Lenkrad mal ausschlägt“, sagt Schreiber.

Der erste Land Rover, und hier beginnt der Mythos bereits, wurde 1947 von Rovers Technischem Direktor Maurice Wilks in den Sand der Red-Wharf-Bucht auf Anglesey gezeichnet. Ein Auto, das den Bauern im kriegsversehrten Großbritannien zugleich als Traktor dienen sollte. Ein Jahr später lief der erste Land Rover Series I, der Ur-Defender, vom Band.

Seitdem hat sich nicht viel geändert. Das Design sieht immer noch aus wie aus Stein gemeißelt. Technisch wurde zwar nachgebessert, doch im Grunde steht der Defender noch immer für Stahl gewordene Unvernunft. Zumindest da, wo man ihn häufig sieht, in München-Bogenhausen, der City of London oder wo auch immer urbane Förster wohnen. Menschen, die sich den Defender



Ansichtssache:
Der Defender macht dort am meisten Spaß, wo normale Autos scheitern

Land Rover Defender 110 „Adventure Edition“

Länge x Breite x Höhe:
4785 x 1992 x 2181 mm
Gewicht: **2050 kg**
Sprint 0-100 km/h: **17,0 s**
V-Max: **144 km/h**
Motorbauart, Zylinder: **4**
Hubraum: **2198 ccm**
Leistung: **122 PS**
Drehmoment: **360 Nm**
Leistungsgewicht: **16,8 kg/PS**
Preis: **ab 49.900 Euro**

leisten können und wollen, weil er – für die Stadt viel zu groß und unhandlich – so wahn-sinnig rustikal und authentisch aussieht.

Defender fahren bedeutet, sich aufs Wesentliche zu konzentrieren. So wenig Elektronik wie möglich und nur so viel wie unbedingt nötig. Bei einem Landy könnte den Motor auch ein indischer Dorfschmied mit dem Vorschlag-hammer wechseln, hieß es mal. Inzwischen ist das natürlich Schrauberromantik. Ganz ohne Steuergeräte kommt auch unsere Phoenix-orangefarbene „Adventure-Edition“ nicht aus. Jedoch mit viel weniger als all die rund gelutschten Luftfahrwerkssänften des SUV-Lagers. Zum Bergsteigen reicht uns und dem Defender noch die Geländeuntersetzung.


Die lege ich jetzt ein als Overture zur zweiten Lektion: Im zweiten Gang und bei etwa 2000 Umdrehungen fühlt sich der Landy an Steigungen besonders wohl. 70 Prozent sind es jetzt, bis zu 100 Prozent Steigfähigkeit wären drin, wenn man fahren kann und die Bedingungen stimmen. Der Defender zieht sich und uns, ganz Arbeitstier, stoisch den Berg hinauf. Danach: Bergabfahrt und Lektion drei. Erster Untersetzungsgang, Füße von Gas und Bremse. Die Motorbremse den Rest machen lassen. Würde ich jetzt kuppeln oder bremsen, könnten sich die zwei Tonnen Gewicht verselbstständigen. „Würde ich lassen“, sagt Schreiber. Aber was soll schon passieren in diesem unkaputt-

baren Kasten, erprobt in Wüsten, Regenwäldern und Kriegen?

Defender fahren bedeutet auch, die Dinge zu entschleunigen. Denn das Einzige, was sich an diesem Auto schnell bewegt, ist die Kontaktkorrosion zwischen Alu-Karosserie und Stahlrahmen. Manche Besitzer schwören, im Leben ihres Landys alle Schrauben einmal ausgetauscht zu haben. Kein Problem, denn wer Defender fährt, schraubt mit Hingabe. Hätte man ja schon als Kind gern

selbst gebastelt, so ein Ding. Weil: wie toll der aussieht! Und wie geil der klettert! Aus denselben Gründen liebt man dieses Auto auch als Erwachsener noch. Der Landy macht oft Zicken, aber man verzeiht ihm. Zwei Drittel der zwei Millionen gebauten Kult-Briten sind bis heute unterwegs. In aller Welt.

Der Defender ist ein britisches Symbol wie Big Ben oder Bier ohne Kohlensäure. Die Queen bevorzugte ihn als Staatskarosse bei ungezählten Außenterminen. Winston Churchill verbrachte auf dem Beifahrersitz einen Großteil seiner zweiten Amtszeit als Premierminister. Unersetzlich, nicht austauschbar. Ein moderner Landy-Nachfolger wäre nie dasselbe wie das Original. Ein David Cameron auf vier Rädern.

Im Januar dieses Jahres rollte der letzte echte Land Rover Defender in Solihull vom Band. Schluss. Aus. Ende Gelände. Ich sage bye-bye, Landy, so einen wie dich wird es wohl nie mehr geben. 

Die Defender-Story: vom Traktor zum Kultmobil



URVATER
1948

Offroader, Traktor und Armeefahrzeug: Die simple Konstruktion des Land Rover Series I war so ein Hit, dass er schon 1950 in 70 Länder exportiert wurde



DSCHUNGELKÄMPFER
1981-2000

Die Rallye-Fahrzeuge bei der Camel Trophy waren meist Land Rover Discovery oder Freelander. Wenn die stecken blieben, zog der Defender sie wieder raus



KINOHELD
2012

Zu Filmruhm gelangte der Gentleman-Allradler als 007-Sidekick in gleich zwei James-Bond-Streifen: 2012 in „Skyfall“ (Foto) und 2015 in „Spectre“



LEGENDE
2016

Nach 68 Jahren und mehr als zwei Millionen Exemplaren verließ am 29. Januar 2016 der letzte Defender vor 700 Mitarbeitern die Produktionsstraße in Solihull

AUTO DES JAHRES 2016



Der neue Astra

mit den Innovationen der Oberklasse*:

- IntelliLux LED® Matrix Licht
- Wellness-Massagesitz
- Opel OnStar – Ihr persönlicher Online- und Service-Assistent

„Auto des Jahres“ ist eine Auszeichnung hochklassiger europäischer Automobil-Journalisten.

*Optional bzw. in höheren Ausstattungsvarianten verfügbar.
Abb. zeigt Sonderausstattung.



**Auch Sie lieben Ihren alten Schlitten**

und wollten außerdem schon immer mal im Playboy vorfahren? Dann schreiben Sie uns. Über sich und Ihr Auto. Ein Foto von Ihnen und Ihrem geliebten Wagen dazu, und schon ist Ihre Bewerbung fertig. **Die schönsten Fahrzeuge und die besten Liebeserklärungen erscheinen immer an dieser Stelle.**



Mein Schlitten & Ich

Der amerikanische Traum-Sportwagen ist eine Sie: die **Cobra**. Auch Managementberater Michael Cassel träumte von ihr. Und irgendwann wurde sie die Seine

Es gibt wohl keinen Mann, der nicht als kleiner Junge irgendwann den Wunsch hatte, einmal im Leben eine Cobra zu besitzen. Mir ging es nicht anders. Schon als Jugendlicher habe ich von einer Cobra geträumt. Beim heimlichen Stöbern in den amerikanischen Playboy-Ausgaben der 60er-Jahre blieben meine Augen nicht nur an den Mädchen hängen, sondern auch an den Werbeanzeigen. „Men who know fine cars, appreciate the Cobra“, stand da zu lesen. Und ein Auto war zu sehen, das gerade von Polizisten umstellt wurde. So, genau so, stellte ich mir mein Leben als tollkühner Autofahrer vor.

Die Werbekampagne von Shelby American und Ford fand ich mindestens so spannend wie das Centerfold. Der finale Schlangenbiss ereilte mich dann schließlich Jahrzehnte später bei einem Treffen der ehemaligen Shelby-American-Team-Mitglieder im Shelby American Museum in Boulder/Colorado. Seitdem versuche ich, jede Möglichkeit wahrzunehmen, die Team-Mitglieder bei Meetings zu treffen. Ich fahre zum Beispiel nach England zum Goodwood Revival und regelmäßig in die USA.

2004 habe ich mir den lang gehegten Wunsch erfüllt und eine erschwingliche AC Cobra MK IV erworben. Das Auto wurde

TEXT MICHAEL CASSEL
FOTOS MICHAEL GÖRMANN

Ikone amerikanischen Sportwagenbaus: AC Cobra


**Cobra MK IV**

Länge x Breite x Höhe:
4115 x 1735 x 1245 mm
Gewicht: **1190 kg**
Sprint 0-100 km/h: **4,9 s**
V-Max: **250 km/h**
Motorbauart, Zylinder: **V8**
Hubraum: **6300 ccm**
Leistung: **450 PS**
Drehmoment: **550 Nm**
Leistungsgewicht: **2,64 kg/PS**
Neupreis (1984): **39.950 US-\$**
Wert heute (Zustand 2): **170.000 Euro**
Wertermittlung: classic-analytics.de

von Brian Angliss gebaut, der zunächst originale Cobras aus den 60er-Jahren restauriert hatte und später dann die originalen Rahmenlehren und Karosserieformen von AC erwarb und die Cobra neu auflegte. Er kaufte sogar die Namensrechte an der traditionsreichen britischen Automarke AC, deren kleinem Sportwagen Carroll Shelby mittels eines V8 zu Weltruhm verholfen hatte.

Im Jahr 1984, dem Baujahr meines Wagens, verkaufte Angliss die Fahrzeuge noch unter dem Namen Autokraft. Gegenüber der 427 Cobra – Mark III genannt – verbesserte er das Fahrzeug ganz wesentlich. So wurde etwa der Innenraum großzügiger bemessen. Die Fahrzeuge bekamen einen stärkeren Rahmen, und außerdem wurden die Stoßstangen und Abgasemissionen den schärferen gesetzlichen Bestimmungen angepasst.

Die Karosserie der Autokraft-Cobras ist aus Aluminium handgedengelt, so wie man es von den frühen Originalfahrzeugen her kennt. Die Verarbeitungsqualität ist exzellent – die Mark IV sind daher in meinen Augen die besten je gebauten Cobras.

Bis in die 90er-Jahre verließen etwa 500 Cobras die Werkstätten von Brian Angliss. Meine hat die Fahrgestellnummer 1018 (gestartet wurde mit 1000, dazu gab es vier unnummerierte Vorserienmodelle). Somit ist es die 23. Angliss-Cobra. Und meine Nummer eins. 

Die beste AUTO BILD App aller Zeiten!

Jetzt kostenlos auf Smartphone & Tablet installieren



Jede AUTO BILD-Ausgabe digital einen Tag früher lesen

Liebblings-Artikel als Favorit speichern

Täglich aktuelle Beiträge von AUTO BILD im Newsfeed

Zusätzliche Videos und Bildergalerien genießen

Das komplette Heft als
INTERAKTIVE AUSGABE



Jetzt QR-Code
scannen und AUTO BILD
App kostenlos laden!

Die Auto-Instanz.





Vom Boots-
zum Wortführer: Einst
einsamer Seemann, hat
Schwandt heute eine riesige
Fangemeinde. Sein Leben
wurde zum Bestseller, eine
Produktionsfirma will es
verfilmen, im Herbst startet
ein TV-Blog, knapp 100.000
Leute folgen ihm und seinen
politischen Botschaften
auf Facebook.



In 80 Jahren um die Welt

Orkane und Strapazen auf hoher See – Räusche und Orgien in den Häfen der Welt: Das Leben von Kapitän **Jürgen Schwandt**, 80, war ein einziges großes Abenteuer. Gelehrt hat es ihn vor allem eines: Haltung zu bewahren. Auch im größten Sturm. Unterwegs auf dem Nordatlantik mit einem standfesten Mann

TEXT STEFAN KRUECKEN
FOTOS ANDREE KAISER/ANKERHERZ

Der Sturm nimmt weiter an Härte zu, und die Wogen des Nordatlantiks erinnern an Beton. Zäh walzend, grau und schwer. Schläge gehen durch das Schiff, wenn die Fähre „MS Norröna“ besonders große Wellen durchbricht. Noch einen halben Tag ist es bis Tórshavn, Färöer-Inseln, ein Zwischenstopp vor dem Zielhafen in Island. Dunkle Wolken jagen über den Himmel, der Sturm jault, und an Deck genießt ein alter Seemann das Wetter.

Kapitän Schwandt sitzt in einer geschützten Ecke, trinkt schwarzen Kaffee und raucht eine Zigarette. Er raucht immerzu, ohne Unterlass, hat den Mantelkragen hochgeschlagen und beobachtet die See. Es sei ein Gefühl, wie nach Hause zu kommen, sagt er. Sein ganzes Leben ist er auf dem Meer unterwegs gewesen. Und fast alles, was er heute über das Leben weiß, brachte ihm der Ozean bei. Alle zwei Jahre fährt der pensionierte Kapitän, Jahrgang 1936, noch heute hinaus. Er geht an Bord von Frachtern oder Fähren, weil er es ohne das Meer einfach nicht aushält. Schwandt schnipst mit seinem Sturmfeuerzeug die nächste Kippe an, dann zeigt er aufs Wasser. „Jong, sieh es dir an“, sagt er mit dieser Stimme, die seit mehr als sechs Jahrzehnten von mehreren Packungen täglich geteert wird, „siehst du, wie unbedeutend wir sind? Wir sind Tropfen, nur kleine Tropfen.“

Wie viele Stürme er in seinem Leben abritt, hat er nicht gezählt. Die Hamburg–Chicago-Linie fuhr er früher, natürlich auch im Herbst und Winter, wenn alle Seeleute den Nordatlantik besonders fürchten. Einmal zerschlug ein Brecher die Brücke. Es gab mehrere Schwerverletzte, das Schiff trieb ohne Strom und ohne Ruder zwischen den haushohen Wellen. Geladen hatten sie Munition für die Nato. „Ich dachte: ‚Gut, das war’s.‘“, sagt Schwandt. Angst habe er nicht gehabt, ganz seltsam, eher so ein Gefühl, dass alles ganz natürlich passierte. Als sein Frachter es wie durch ein Wunder und mit Hilfe eines amerikanischen Kriegsschiffs in den Hafen von Lissabon schaffte, besetzte die Mannschaft ein komplettes Bordell, die „Texas Bar“, und Sekt und Bier flossen in Strömen. Drei Tage dauerte die Orgie. „Die alten Römer klatschten aus dem Jenseits begeistert Beifall“, sagt Schwandt.

Es sind diese Geschichten, die das Leben von Kapitän Schwandt zum Stoff für einen Bestseller machten, die er in Talkshows und einer wöchentlichen Zeitungskolumne erzählt und derentwegen ihm mittlerweile knapp 100.000 Fans auf Facebook folgen. Harte, echte Abenteuer, erzählt von einem Mann, der nicht nur die schönsten und schrecklichsten Seiten der Welt gesehen, sondern daraus auch eine klare Haltung für sein Leben entwickelt hat. Ein Erzähler mit Botschaft und Kante: „Ich habe überall auf der Welt nette Menschen kennen gelernt. Und überall gibt es auch Arschlöcher. Das hat nichts mit Hautfarbe, Pass oder Religion zu tun.“ Arschlöcher: Das sind für den Kosmopoliten Schwandt zum Beispiel die neuen Rechten in seiner Heimat. Wie einst gegen die Fährnisse des Seemannslebens stellt er sich heute offen gegen AfD und Pegida und wird dafür bisweilen massiv bedroht. „Schwandt an die Wand!“, schrieb eine Nazi-Gruppe in einem Drohbrief. In den sozialen Netzwerken wollte man ihn einschüchtern. Schwandt beeindruckt das nicht. „Wollen die einen alten Mann zum Krüppel schlagen?“, fragt er.

Seine Überzeugung muss man als Ergebnis einer bewegten Lebensgeschichte begreifen. Sie beginnt in den Kriegstrümmern von Hamburg, wo Schwandt im Rotlichtviertel hinter dem Hauptbahnhof aufwächst, ein schlaksiger Junge mit blonden Haaren, ein Einzelgänger. Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg sind ein einziger Überlebenskampf um Nahrung, Kleidung und Wärme. Als sein Vater, ein ranghoher Nationalsozialist, aus der Kriegsgefangenschaft zurückkehrt, konfrontiert der junge Schwandt ihn

mit dem Buch „Der gelbe Stern“, das er von seinem selbst verdienten Geld gekauft hat. Doch sein Vater will die Verbrechen nicht wahrhaben, und für den Jugendlichen steht fest: Er möchte raus. Weg aus dieser engen, bornierten Welt. Er sieht die Schiffe auf der Elbe, und nachdem sein Schulleiter ihn und die anderen Jungs auf eine Kutter-Ausfahrt mitgenommen hatte, hält es Schwandt nicht länger an Land. Er geht zur See, mit 16 Jahren, allen Protesten seiner Eltern zum Trotz. Im Kopf: Caracas, Hong-

kong, Rio de Janeiro, Palmenstrände und Mädchen in knappen Baströcken.

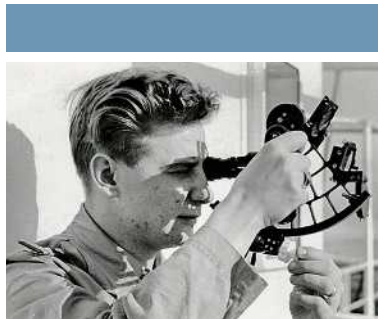
Der Alltag an Bord sieht in den frühen 50er-Jahren jedoch ganz anders aus. Auf altersschwachen Schiffen, die gerade noch seetüchtig sind, friert Schwandt im Winter auf der Ostsee, hungert oft, weil die Eigner mit der Verpflegung geizen, und schuftet als Schiffsjunge. Die ersten Häfen: Finnland, Holz für englische Kohlengruben holen. Wenn Schwandt von dieser Zeit erzählt, klingt vieles nach „Huckleberry Finn für Erwachsene“: wild und sorglos, ein Leben voller Gefahren und Alkohol, Schrammen und Tattoos, Frauen und Ekstase. „In den kleinen skandinavischen Häfen kamen Mädchen an die Pier, auf der Suche nach sexueller Fortbildung. Im Rotlichtviertel von Rotterdam habe ich mir einen Glücksdrachen auf den Arm stechen lassen. Mein Leben war ein einziges Abenteuer“, sagt Schwandt. „Ich möchte nicht einen Tag missen.“

Er schuftet sich hoch, beißt sich durch, wird Matrose, Vollmatrose. Als er die Seefahrtsschule besucht, arbeitet er nebenher am Hochofen eines Stahlwerks, um sich die Ausbildung leisten zu können. Das Ziel ist klar: Kapitän will er werden.

An dem Klischee, dass ein Seemann in jedem Hafen eine Braut habe, ist zu jener Zeit – Ende der 50er-Jahre, Anfang der 60er – alles wahr. Läuft ein Schiff im Hafen ein, orientieren sich die Seeleute sofort am Kirchturm. Rund um die Kirchen befinden sich meist die ältesten, heruntergekommenen Viertel, in denen das Rotlicht schimmert. Und in jedem Hafen gibt es Kneipen, die jeder Seemann kennt: das „John Bull“ in Piräus, das „El cadro negro“ in Bilbao, das Rotterdamer „Walhalla“, das „Theatre Shanghai“ in Havanna, das „Golden City“

in Bremen oder den „Silbersack“ auf Sankt Pauli. In Shanghai fährt in den 50er-Jahren „Susi's Rolling Bar“ vor, ein umgerüsteter Londoner Doppeldeckerbus für den zügigen Verkehr: Im Untergeschoss befindet sich eine lange Bar, an der man die ersten Drinks kippen und Kontakt zu den Mädchen aufnehmen kann, um dann im Obergeschoss in einem kleinen, durch einen Vorhang

»Mädchen kamen an die Pier, auf der Suche nach sexueller Fortbildung«



Schwandt mit Sextant: als junger Offizier in den 60er-Jahren

ABENTEUER GIBT ES NOCH **FREE MEN'S WORLD**

Das neue Magazin für Männer, die ihre Träume leben

www.freemensworld.de

**JETZT
IM HANDEL**



**Abenteuer, die jeder erleben kann
Reportagen, die neue Horizonte öffnen
Bilder, die Sehnsucht wecken**

FREE MEN'S WORLD erscheint 4 mal im Jahr. Für jede Jahreszeit die passenden Abenteuer

abgetrennten Abteil zu verschwinden. „Es ist unmöglich, mit allen Frauen der Welt zu schlafen, aber man muss es wenigstens versuchen“, sagt Schwandt. „Hat der brasilianische Schriftsteller Jorge Amado mal gesagt. Ich mag den Satz.“

Auch dies macht ihn besonders: die Fähigkeit, sich selbst nicht zu ernst zu nehmen. Kapitäne sind fast immer autoritäre Persönlichkeiten, die es gewohnt sind, Befehle zu geben. Der eigene Ruf steht über allem. Schwandt hingegen brummelt: „Wieso soll ich die Puff-Geschichten nicht erzählen? War doch so.“

Die „MS Norröna“ macht im Hafen von Tórshavn fest, der Hauptstadt der Färöer-Inseln. Wenig später eine Durchsage: Weil der Sturm draußen auf dem Nordatlantik nicht abflaut, hat sich der Kapitän der Fähre entschieden, 18 Stunden länger im sicheren Hafen zu bleiben. Zeit für ein paar Kneipen, Zeit zum Reden. Als wir wieder auslaufen, hat der Wind zwar nachgelassen – die Wellenhöhe aber nicht. Zwischen acht und zehn Meter hoch kommen sie, es kracht und pfeift, und das Schiff schüttelt sich. „Herrlich“, findet Schwandt, der wieder in seiner Ecke auf dem Sonnendeck sitzt, Kaffee in der Hand, Zigarette.

Wie es früher war, als er Orkanen nicht nur mit dem Herzen, sondern auch mit seiner Hände Arbeit zu trotzen hatte? Schwandt erinnert sich an die Mackinaw Street, die den Huron- und den Michigansee verbindet, und wie er dort einst in einem heftigen Wintersturm erlebt, dass in kurzer Entfernung ein anderer Frachter explodiert und sinkt. Am nächsten Morgen birgt die Besatzung 18 Leichen aus dem kalten Wasser. Und auch seine eigene Arbeit an Bord ist oft lebensgefährlich: Einmal wird Schwandt fast verschüttet, als beim Beladen mit Getreide etwas schiefeht. In Chicago erschlägt ihn beinahe eine Kiste, als ein Seil reißt, und bei einem anderen Unfall verletzt er sich schwer am Fuß. Der Knöchel bereitet ihm bis heute Schmerzen. „Was wir damals hinter dem Horizont mitmachen, bekam keiner mit“, meint Schwandt. „Die harte Arbeit, die Furcht, die Einsamkeit. Die Leute sahen immer nur, wenn wir im Hafen den großen Hund von der Kette ließen.“

Der große Hund hat ihn später auch gebissen. Dass er ein Alkoholproblem hat, wird Schwandt – damals in seinen 30ern – erst bewusst, als er vor dem Frühstück ein Wasserglas Scotch kippen muss, um das Zittern seiner Hände abzustellen. Doch ein Typ wie Schwandt geht nicht in eine Entzugsklinik: Er packt sich den Kühlschrank voller Milch, mit der er seinen Körper entgiftet, und schließt sich vier Tage lang ein. Nach einem Delirium gelingt

ihm der kalte Entzug in Eigenregie. 43 Jahre ist das nun her. Keinen Tropfen Alkohol hat er seither angerührt.

Wenig später lernt Schwandt seine spätere Ehefrau Gerlinde, eine Krankenschwester, in einem Tanzlokal auf der Reeperbahn kennen und entschließt sich aus Liebe zu ihr, an Land zu bleiben. Mit Anfang 40 wird er Kapitän eines Zollkreuzers, mit dem er Drogenschmuggler auf der Elbe und in der Deutschen Bucht jagt. Jahrelang hat er einen gepackten Koffer griffbereit zu Hause stehen, nur für das Gefühl, sofort zum Hafen fahren und auf

ein Schiff gehen zu können. „Du fühlst dich wie ein Trucker, der auf einen Tretroller umsteigt“, meint Schwandt. Doch langweilig wird es ihm auch im neuen Job nicht. Größter Drogenfund sind dreieinhalb Tonnen Marihuana, die die Fahnder als schwimmende Päckchen aus einem Hafenbecken fischen.

Mit 80 Jahren startet nun Schwandts dritte Karriere: Eine Produktionsfirma will sein Leben verfilmen, ein TV-Blog geht im Herbst auf Sendung, er tritt in Talkshows auf – und vor Kurzem las der Johnny-Cash-Verehrer sogar im berühmten Hamburger Gefängnis „Santa Fu“ aus seiner Biografie vor. Noch nie, scherzt er, habe er so viele Termine gehabt wie heute. Die große Aufmerksamkeit, die ihm zuteil wird, versetzt ihn in ehrliches Erstaunen. „Ich kann immer noch nicht glauben, dass mein Leben so viele Menschen interessiert. Das war doch alles so weit normal.“

Liest man in den sozialen Medien, wie seine Fans auf den Käpt'n reagieren, scheint es vor allem Schwandts Haltung zu sein, die die Menschen fasziniert: Da ist ein sturmerprobter Mann, der zeigt, wie man sich anderen gegenüber korrekt verhält, ohne dafür ein Gesetzbuch zu benötigen. Ein Kapitän mit Empathie für Außenseiter, mit Renitenz gegen falsche Autoritäten, der fest zu seinen Prinzipien steht. Und der über etwas verfügt, das man schlicht gesunden Menschenverstand nennen könnte.

Es ist Nacht geworden. Die Lichter von Seydisfjörður, dem Zielhafen der „Norröna“ tief in einem Fjord im Osten Islands, kommen in Sicht. Ein Schneesturm zieht auf. So bald werden wir hier wohl nicht mehr wegkommen.

„Na dann“, sagt der Käpt'n, als er über die Gangway geht. ☑

»Was wir hinter dem Horizont mitmachen, bekam keiner mit«



Unscheinbarer Held: Es ist vor allem Schwandts Charakter, der ihm so viele Fans beschert. „Ich kann immer noch nicht glauben, dass mein Leben so viele Menschen interessiert“, sagt er



Unser Autor Stefan Kruecken kennt Kapitän Schwandt seit Jahren. Gemeinsam mit ihm hat er dessen Biografie „Sturmwarnung. Das aufregende Leben des Kapitän Schwandt“ verfasst (Ankerherz, 29,90 Euro). Falls auch Sie dem Käpt'n auf Facebook folgen wollen: facebook.com/kapitaenschwandt



TÜREN ZU, MUSIK AN
DEINE STARS IM AUFZUG

FAHRSTUHLMUSIK

IMMER FREITAGS 11:00 IM TV
ODER AUF VIVA.TV/FAHRSTUHLMUSIK



VIRTUAL REALITY

DUNKLE WELTEN FÜR DAHEIM

Lange galt **virtuelle Realität** als Science-Fiction. Doch die Gaming- und vor allem die Porno-Industrie sorgen für neue Höhepunkte. Folge: Die Brillen werden immer besser

TEXT DAVID GOLLER



Kind“, sagte Mutti damals immer, „geh nicht so nahe an den Fernseher, sonst werden deine Augen schlecht, und du musst eine Brille tragen.“ Wenn Mutti wüsste. Heute setzen wir uns das Display direkt auf die Nase. Als Brille. Und das mit gutem Grund: Virtual-Reality-Headsets sind regelrechte Entertainment-Maschinen. Sie versetzen dich in einen anderen Raum, und das Bild folgt der Kopfbewegung. Irre! Die 360-Grad-Rundumsicht erzeugt die Illusion einer virtuellen Realität.

Alle springen auf den Zug auf. Vorreiter ist – wie so oft bei neuen Technologien – die Porno-Branche. Anstatt den Protagonis-



OCULUS RIFT

Der Vorreiter in Sachen Virtual Reality. Setzt jedoch einen leistungsstarken PC voraus. Ca. 700 Euro, www.oculus.com

ten nur beim Sex zuzusehen, ist man plötzlich mitten im Geschehen. Zahlreiche Erotik-Portale bieten bereits entsprechende Videos an.

Die Idee der Virtual Reality ist rund 30 Jahre alt. Nur konnte die Hardware lange Zeit nicht das bieten, was sich Technik-Nerds und Science-Fiction-Autoren ausmalten. Erst 2012 wurde die Vision allmählich Wirklichkeit: als der damals 19-jährige Kalifornier Palmer Luckey das Unternehmen Oculus VR gründete. Er hatte zuvor an der Uni und in der elterlichen Garage an ersten Prototypen gearbeitet. Nun startete er eine Crowdfunding-Kampagne auf Kickstarter, um an das Startkapital zu gelangen, das sei-

nen Traum von der perfekten Brille Wirklichkeit werden lassen könnte. Sein angestrebtes Ziel: 250.000 Dollar. Die Summe hatte er innerhalb von vier Stunden zusammen. Am Ende der Aktion waren es sagenhafte 2,5 Millionen. 2014 übernahm Mark Zuckerberg das Start-up für stolze zwei Milliarden Dollar. Facebook führte daraufhin 360-Grad-Optionen für Videos und Fotos ein, und auch YouTube zog nach. Die Rundum-Bilder können mit entsprechenden Apps auf allen gängigen Brillen betrachtet werden. So kann man sich den Traumstrand schon vor dem Urlaub von zu Hause aus ansehen.

Anfang 2016 startete schließlich der Verkauf der „Oculus Rift“ für Endverbraucher. Der Andrang ist seither so enorm, dass der Hersteller kaum mit der Produktion nachkommt. Zwar ist die Rift eine der teuersten VR-Brillen auf dem Markt, sie bietet allerdings auch mit Abstand die beste Grafik.

Voraussetzung ist ein leistungsstarker Computer. Ein Sensor, der im Raum platziert wird, leitet die Bewegungen des Kopfs dann an den PC weiter und ermöglicht ein nie dagewesenes Erlebnis. Egal, ob man sich im Kletterspiel „The Climb“ an einer steilen Felswand entlanghangelt oder eine Kamera-Drohne nur durch die Bewegung des Kopfs steuert, die Möglichkeiten sind schier grenzenlos. Zusammen mit einem 3-D-Surround-Kopfhörer (Tipp: Sennheiser HD 630VB, ca. 500 Euro) wird das Erlebnis noch beeindruckender.

Besitzer einer PlayStation 4 freuen sich auf den Oktober. Dann steigt auch Sony in den VR-Markt ein. Die PS4-Variante hat jedoch in Sachen Grafik das Nachsehen. Im Gegensatz zur Rift, die für jedes Auge ein Panel hat (je 1080 x 1200 Pixel pro Auge), bietet PlayStation VR nur eines mit 1920 x 1080 Pixel für beide Augen. Trotzdem bekommt man für rund 400 Euro beste Unterhaltung geboten. Denn die Kombination mit der Spielkonsole hat es in sich. Etwa im Grusel-Shooter „Until Dawn: Rush of Blood“. Mutti würde sagen, das sei wie eine Geisterbahn auf der Kirmes. Wir sagen, dass sie hier aber alles abknallen darf, was ihr Angst macht – einfach mit dem „Move“-Controller.

Wem auch die Sony-Brille noch zu teuer ist, der findet sein Glück in der „Gear VR“. Mit diesem Headset bietet Samsung die



GEAR VR
Haben Sie das passende Smartphone, wird es mit diesem Gestell zur VR-Brille. Ca. 100 Euro, www.samsung.de

DANK VR-TECHNOLOGIE WERDEN WIR ALLE ZU BRILLEN-TRÄGERN




PLAYSTATION VR
Ab Oktober gibt's VR auch auf der PS4. Bis Jahresende sollen rund 50 Spiele verfügbar sein. Ca. 400 Euro, www.playstation.de

Möglichkeit, Smartphones wie das Galaxy S7 oder Note 5 zur VR-Brille umzufunktionieren. Sie werden einfach in den Plastikkasten gesteckt – eine preiswerte Option. Die Gear VR sorgte bei unserem Test in der Redaktion erst für verwunderte Blicke, dann für Angst- und Freudenschreie.

Da Samsung mit Oculus VR kooperiert, werden viele der Oculus-Apps auch von der Gear VR unterstützt. Generell ist die Installation von VR-Apps auf allen Systemen kinderleicht.

Doch in der schönen virtuellen Welt ist nicht alles „eitel Sonnenschein“ (wie Mutti zu sagen pflegte). Manchem Nutzer wird beim Tragen einer VR-Brille flau im Magen. Übelkeit und Schwindelanfälle machen den Film- oder Spielspaß zunichte. Viele gewöhnen sich schnell an die neue Erfahrung, manche nie. Vor dem Kauf daher unbedingt alles mehrere Minuten lang ausprobieren.

Nicht dass am Ende die Augen okay sind, aber der Magen im Eimer ... 



Playboy-Autor David Goller entfloß der Realität und stürzte sich stundenlang in virtuelle Welten, um die neuen Brillen ausführlich zu testen



1



2



3



4

3-D-DRUCK

KLON-ZEIT

3-D-Drucker sind zu kompliziert? Zu teuer? Die Ergebnisse zu grobschlächtig? Alles richtig. **Bis jetzt.** Die Zeit ist gekommen, endlich selbst Druck zu machen

TEXT MICHAEL GÖRMANN

WARUM JETZT EINSTEIGEN? Die Drucker werden immer besser und billiger. Die preisgünstigste Variante sind nach wie vor die sogenannten FFF-Drucker (Fused Filament Fabrication). Sie bauen das Objekt Schicht für Schicht aus einem schmelzenden Material auf. Dabei wird der drahtförmige Kunststoff punktförmig erwärmt und anschließend durch Abkühlung gehärtet. Die Oberflächen sind brauchbar, müssen aber nachbearbeitet werden. SLA-Drucker wiederum arbeiten mit Stereolithografie. Hier entsteht das Objekt in einem Bad aus flüssigem Kunstharz, das mit einem ultravioletten Laser punktwise gehärtet wird. Dieses Druckverfahren schafft auch komplizierteste Formen mit Hinterschneidungen und feinsten Details. Nachteil: Die Geräte sind noch relativ kostspielig.

WELCHES MATERIAL NEHME ICH? Mittlerweile kann fast alles gedruckt werden, von Schokolade über Gold bis hin zu holzartigen Kunststoffen. Die Wahl des Materials hängt vom Einsatzzweck ab. Soll das Objekt besonders stabil sein, lässt man es am besten in Titan oder Stahl von einem Profi-Unternehmen drucken. Für flexible Objekte sind ABS oder Nylon ideal. Muss das Objekt große Hitze aushalten, ist Keramik perfekt. Hier werden zunächst kera-

mische Polymere gedruckt und anschließend im Brennofen gehärtet. Für die Darstellung besonders feiner Details bietet sich Resin (Polyurethan-Gießharz) an. Für Schmuck gibt's Platin- und Gold-Drucker. Bei Design-Objekten wirken ungewöhnliche Materialien gut, etwa Sandstein oder mit Metall durchsetzte Kunststoffe.

ABER HÄLT DAS DENN? Die Nasa druckt Raketenbauteile. Noch Fragen?

KANN ICH AUCH OHNE EIGENEN 3-D-DRUCKER ETWAS DRUCKEN? Ja, und zwar überraschend schnell und preisgünstig. Anbieter wie *shapeways.com* verarbeiten Druckaufträge in fast jedem gewünschten Material. Man kann sogar online 2-D-Vorlagen in 3-D-Objekte verwandeln. Großer Vorteil: Die Designs werden vorab professionell gecheckt. Das reduziert den Ausschuss.

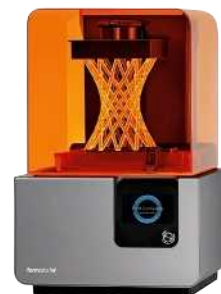
UND WOHER BEKOMME ICH MEIN DESIGN? Ein 3-D-Drucker verwandelt digitale Daten in physische Objekte. Man braucht also zunächst eine Datei, die dem Drucker sagt, was er tun soll. Das Design kann man mit zahllosen 3-D-Apps selber machen. Oder man befragt 3-D-Suchmaschinen wie Yeggi oder STL Finder. Es gibt Millionen kostenlose Designs – vom Handy-Halter bis zum Ehering.

Also los, machen Sie Druck!



FASHION UND HIGHTECH

Vom (1) Nylon-Kleid für Dita Von Teese über (2) u. (3) Airbus-Prototypen bis zum (4) ganzen Auto: Produkte aus dem 3-D-Drucker sind im Alltag angekommen



FEINER ARBEITER

Der „Form 2“ härtet Kunstharz per Laser und schafft damit unglaublich detailreiche Objekte. Das Material wird per Wechselkartusche nachgefüllt. 3300 Euro. www.formlabs.com

**DROHNEN**

VIELFLIEGER

Videos drehen, Luftrennen austragen oder einfach ein bisschen herumcruisen: Hier sind die neuesten UFOs – **ultimate Flugobjekte** für jeden Spaß

TEXT MICHAEL GÖRMANN

Es ist eine im Wortsinn abgehobene Erfolgsgeschichte. Kaum sechs Jahre ist es erst her, dass der französische Hersteller Parrot in Las Vegas die erste „AR-Drone“ vorstellte. Seitdem hat sich das ferngesteuerte Flugobjekt mit (meist) vier Rotoren zum Massenphänomen entwickelt. Für überschaubares Geld findet jeder seine persönliche Top-Drohne. Selbst einst extrem teure Profi-Technik ist heute vergleichsweise günstig zu bekommen. Hier sind die besten Drohnen für drei typische Anwender...

Erstens: Parrot selbst bietet noch immer perfekte Allround-Pakete für alle, die „out of the box“ einfach losfliegen wollen. Vor allem die kleine Bebop-Drohne hat es uns angetan. Sie wird über das Smartphone oder Tablet gesteuert und verzeiht Anfängerfehler. Dabei hat sie Potenzial für mehr. Zusammen mit dem Sky Controller, einem Doppeljoystick, in den das Handy bzw. Tablet eingeklickt und per Bluetooth verbunden wird, ist eine professionelle Steuerung möglich, ohne dass man ständig mit den Fingern über das Video/Steuerfeld des Displays wischen muss. Die Drohne und den Sky Controller gibt's im Set für etwa 600 Euro.

Zweitens: FPV, also „First Person View“, versetzt den Piloten direkt ins Cockpit seiner Drohne. Er sieht, was sein Copter sieht. Wer dazu eine Videobrille nutzt, kann ultimativ in die Action eintauchen. Das ist vor allem beim Drohnen-Racing wichtig, das gerade boomt. Mittlerweile treten die Piloten in Wettkämpfen an und tragen Air Races mit aberwitzigen Geschwindigkeiten aus. Wer reinschnuppern

will, findet auf der Website *helipal.com* zahlreiche Drohnen, die einen Crash nicht krummnehmen und mit Preisen von zum Teil unter 200 Euro extrem günstig sind. Eine passende FPV-Videobrille wie die „Quantum DIY“ gibt's für etwa 50 Euro.

Drittens: Die weißen Drohnen des chinesischen Unternehmens DJI Innovations haben sich weltweit als der Marktführer etabliert, wenn es um hochwertige, stabilisierte Foto- und Filmaufnahmen für überschaubares Geld geht. Die kleine „Phantom“ etwa trägt eine per Gimbal-System ruhiggestellte GoPro-Kamera, kann das Zielobjekt automatisch verfolgen und kehrt auf Knopfdruck zum Ausgangspunkt zurück.

Doch DJI bietet auch High-End-Equipment. Die „Inspire“-Modelle etwa können HD-Videos live auch aus großer Höhe senden. DJI nutzt dafür ein eigenes Funküber-

**BILDERMEISTER**

Die eingebaute 4K-Kamera mit 3-Achsen-Stabilisierungs-Gimbal macht die „DJI Inspire 1 Pro“ zum Profi-Tool. 4400 Euro, www.dji.com

**ALLROUNDER**


Weicht Hindernissen automatisch aus und fliegt auf Knopfdruck heim. Die „Phantom“ ist ein weltweiter Bestseller. 1600 Euro, www.dji.com

**TAUCHT WAS**

Der boomende Drohnen-Markt bringt Modelle hervor, die stoßfest, wasserdicht und extrem schnell sind

**RENNMASCHINE**

172 g Carbon und Aluminium. Race-Drohnen wie die „Loki X3“ werden 140 km/h schnell. 410 Euro, www.helipal.com

tragungssystem. Waren die Preise für derlei Profi-Krempel früher fünfstellig, geht es jetzt schon bei 2300 Euro los. Top-Leistung hat aber weiterhin ihren Preis. Vor allem höherwertige Optiken können die Rechnung leicht verdoppeln. 



BANG & OLUFSEN

Keiner fügt sich unauffälliger in die Wohnwelt ein und zieht zugleich alle Blicke auf sich: Der A9 wurde jüngst mit frischer Software aufgepeppt. Geblieben ist die nordisch-klare Form.

A9, 2200 Euro, beoplay.com



JARRE

Seine Musik klang bisweilen wie zirpende Außerirdische. Und seine Soundsysteme sehen aus wie Raketenendstufen. Eine Musiksäule von Jean Michel Jarre ist daheim *die* Schau. Und der Sound? Kein Burner, aber gut.

AEROSYSTEM ONE
850 Euro, jarre.com

BLUETOOTH

FUNK-VERKEHR

Musik per Funk direkt auf die Box streamen – das wollen immer mehr Männer. Daher buhlen ständig neue Systeme um unsere Gunst. Kein Wunder, dass einige Geräte bereits zu **Modern Classics** wurden. Dennoch werden sie ständig weiterentwickelt

TEXT MICHAEL GÖRMANN



JBL

Wasserdichtes Gehäuse, satter Sound – und man kann sie sogar in Reihe schalten, um ganze Räume mit Sound zu füllen. Das Beste: Die kleinen Dinger laufen mit einer Akku-Ladung unglaubliche 15 Stunden lang – und laden bei Bedarf sogar das Handy mit auf.

CHARGE 3. 180 Euro, jbl.com



MARSHALL

Man spürt es einfach, dass sich die Jungs von Marshall mit dem guten Ton auskennen. Das Mittelklassemodell klingt nicht nur wie satte Bühnentechnik, er sieht dabei auch noch kultig aus. Ein Must-have!

WOBURN, 400 Euro,
marshallheadphones.de

BOWERS & WILKINS

Der „Zeppelin“ gehört bereits seit vielen Jahren zu den Top Ten der Heim-Soundsysteme. Der Klang ist grandios, die Form zeitlos. Jetzt auch in Weiß. Eigentlich ein Fall fürs Museum.

ZEPPELIN

700 Euro, bowers-wilkins.de





PLAYBOY  Magazin Shop

WELCHE GEFÄLLT IHNEN DENN AM BESTEN?

playboy.de/magazin

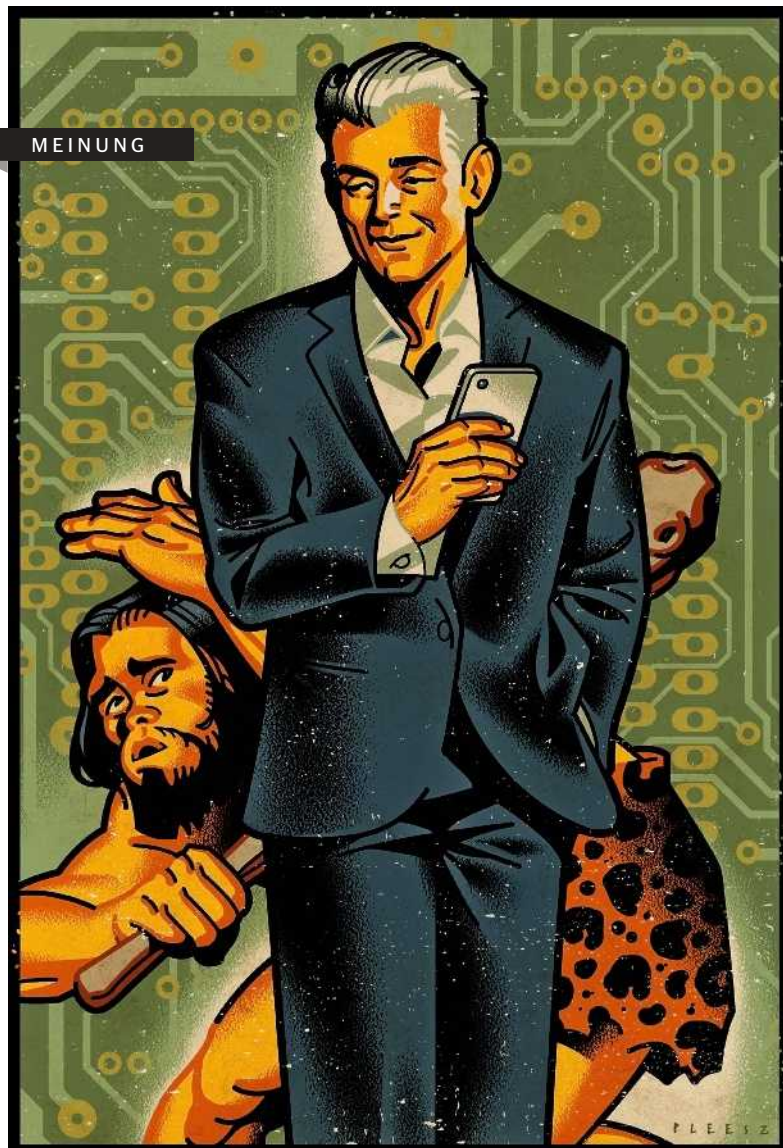




STREITSCHRIFT DES MONATS

WAS UNS AKTUELL ZUR DEBATTE REIZT

MEINUNG



DIGITALE (R)EVOLUTION GEGEN DIE FORT- SCHRITTS-SCHISSE

Daddeln, surfen und digitales Dauerfeuer machen dumm? Blödsinn, wir brauchen sogar mehr davon, sagt unser Autor

Der Ur-Schisser war Platon. Das Medium Schrift schädige unser Gedächtnis, sorgte er sich. Später warnte der Philosoph Johann Adam Bergk

vor Antriebslosigkeit als Folge von zu viel Buchkonsum. Die Bedrohung hieß damals „Romanleserey“. Und britische Ärzte befürchteten bleibende Hirnschäden bei rasanten Fahrten mit 50 Stundenkilometern. Die Gefahr: eine Innovation namens Zug.

Diese Fortschrittsfeiglinge! Hätte sich ihre Zunft gleich zu Beginn der Menschheitsgeschichte durchgesetzt, lebten wir heute noch in Höhlen und gingen mit Keule und Flitzbogen auf Karnickeljagd. Aber Großmutter Geschichte lehrt uns: 1. Einer mahnt immer. 2. Fortschritt sticht Mahner.

Die Johann Adam Bergks unserer Zeit heißen Manfred Spitzer, Harald Welzer oder Alexander Markowetz. Und auch die „Romanleserey“ firmiert unter neuen Namen. In Büchern und Beiträgen heben die modernen Maschinenstürmer den Zeigefinger und warnen unter Titeln wie „Digitale Demenz“, „Cyberkrank“, „Digitaler Burnout“, oder „Das Herrschaftsinstrument Smartphone“ vor Verdummung, Sucht, Krankheit und Kontrollverlust.

Hirnforscher Manfred Spitzer mahnt, Navigationsgeräte töteten unsere Orientierungskompetenzen. Gespeicherte Telefonnummern und Termine griffen unsere Gedächtnisleistung an. Und das Internet zerstöre eigenständiges Denken. „Unser Gehirn funktioniert wie ein Muskel“, sagt Spitzer. „Wird er gebraucht, wächst er; wird er nicht benutzt, verkümmert er.“ Für ihn ist die digitale Ära „weitaus schlimmer für die Menschheit, als es Nikotin je war“. Spiele wie „World of Warcraft“ – die reinsten Droge. Sie verwahrlose, mache einsam, lern- und beziehungsunfähig und kriminell. Obendrein laugen uns die ständige Erreichbarkeit und Interaktion übers Smartphone aus, warnt Buchautor Markowetz („Digitaler Burnout“). Alle 18 Minuten unterbrechen wir unsere Tätigkeit durch einen Blick auf den digitalen Quasselkasten, verlören die Momente der Konzentration und Ruhe. Die Digitalisierung sei somit verantwortlich für die Zunahme psychischer Probleme.

Und auch der Soziologe Welzer stellt ein Warnschild auf: Die Digitalisierung sei „eine herrschaftstechnische Innovation“. Eine neue Form der Diktatur, gespeist aus einer „porenlosen Transparenz“, wie totalitäre Systeme sie liebten. Das Handy informiere ständig über unser Privatleben. Welzers Rat: Werfen wir das Smartphone weg, solange noch Zeit dazu ist.

Wie bitte? Bitte nicht!

„Wer sich dem Fortschritt verweigert, der kann ihn nicht mitgestalten“, sagt

**MACHEN
UNS COMPUTER
DUMM?**Schreiben Sie
uns Ihre Meinung:
[leserservice@
playboy.de](mailto:leserservice@playboy.de)

Tobias Burkhardt, Gründer von Deutschlands erster Akademie für den digitalen Wandel. Die Technologie sei nicht das Problem, „sondern die Einstellung dazu“. Lassen wir also mehr Digitales in unser Leben, sehen wir die Chancen darin, umarmen wir die Einsen und Nullen! Und vergessen wir das viel zitierte „Früher war alles besser“.

Denn morgen ist alles anders. Dieser Planet digitalisiert und vernetzt sich zunehmend. Nach Computern und Menschen beginnen bereits Haushaltsgeräte, sich via Internet zu verbinden. Roboter lernen, die künstliche Intelligenz wächst – und nimmt uns zunehmend Arbeit ab. In den kommenden 20 Jahren, schätzten Forscher der Bertelsmann-Stiftung, wird ein „digitaler Darwinismus (...) immer mehr Berufsgruppen und Tätigkeiten durch Automation“ ersetzen. Na und? Hat die Industrielle Revolution im 19. Jahrhundert die Menschheit etwa ins Verderben gestürzt? Oder leben wir, dem technischen Fortschritt sei Dank, heute immer länger und sicherer und haben viel Zeit für neue Kreativität gewonnen, neue Errungenschaften und Berufszweige hervorgebracht?

Genauso wird die digitale Revolution uns nicht vernichten. Im Gegenteil: Uns bleibt „nicht lineares Denken als menschliche Domäne“, schreiben Forscher der Universität St. Gallen in einer Studie zur Zukunft der Arbeitswelt, was bedeutet: Die Kontrolle der Maschinen, das Schaffen neuer Technologie, das Experimentieren, das Unternehmen und lebenslange Lernen bestimmen unsere Zukunft. Auf spielerische Art hat sie längst begonnen. Denn durch Spiele erobern wir uns schon als Kinder und Jugendliche die digitalen Welten.


Die Games zerstören mitnichten unsere Lernfähigkeit, wie Spitzer mahnt. Vielmehr helfen sie, unsere fluide Intelligenz, die fürs Problemlösen zuständig ist, weiterzuentwickeln. Sie wächst, wenn wir Neues erkunden, uns selbst herausfordern,

kreativ denken und netzwerken – Tätigkeiten, die die Spieler von „World of Warcraft“ kennen. Der

US-Autor Gabe Zichermann erklärt den sogenannten Flynn-Effekt: die Tatsache, dass die fluide Intelligenz seit den 1990ern weltweit wächst – für ihn eine Folge des Booms von Videospielen.

Es ist genau diese Art von Intelligenz, die wir in Zukunft brauchen. Die andere, die kristalline Version, speist sich aus Allgemeinbildung und Schulwissen – und wird obsolet dank unseres ständigen digitalen Zugangs zum Weltwissen. Personen befördern kann heute jeder, der einen Führerschein und ein Navi hat. Das Auswendiglernen von Straßennamen ist überflüssig geworden. Die Frage ist nur: Was macht der Taxifahrer der Zukunft in der gewonnenen Zeit – vor allem, wenn Taxis bald von allein fahren?

Er wird kreativ werden müssen – und ganz bestimmt keinen Burnout erleiden. Wer seine digitalen Geräte kreativ nutzt, filmt, schreibt, komponiert, neue Apps und Möglichkeiten austestet, bleibt im ständigen Kreative-Sparrings-Modus. Auch dem künftigen Arbeitsleben kommt das zugute.

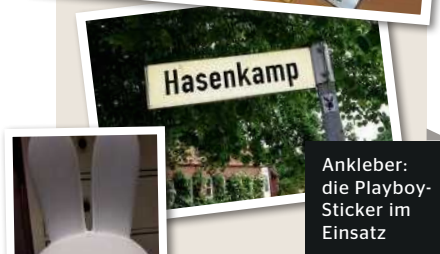
Aber leider steckt in jedem von uns ein Fortschritts-Schisser. Das wusste bereits Douglas Adams, der sinngemäß formulierte: Was da ist, wenn wir auf die Welt kommen, nehmen wir als normal hin. Was entsteht, bis wir 30 sind, sehen wir als Chance. Und alles, was danach kommt, ist ein Niedergang der Kultur. Daher: Wer alt ist, muss mutig sein und seine Fortschrittsangst überwinden. Also seien wir echte Kerle! Die digitale Revolution hat längst begonnen. Die Hunde bellen, die Karawane zieht weiter. 



Maximilian Gaub, 41, ist Autor, Medientrainer und Learning-Designer. Auf seinem Blog worldofmencraft.com erforscht er, welche Skills seine Söhne (zehn und 15 Jahre alt) in der Welt von übermorgen benötigen.

**PLAYBOY-LESER
SETZEN
ZEICHEN**

Prämiiert: Die besten Einsendungen unseres **Playboy-Sticker-Gewinnspiels**



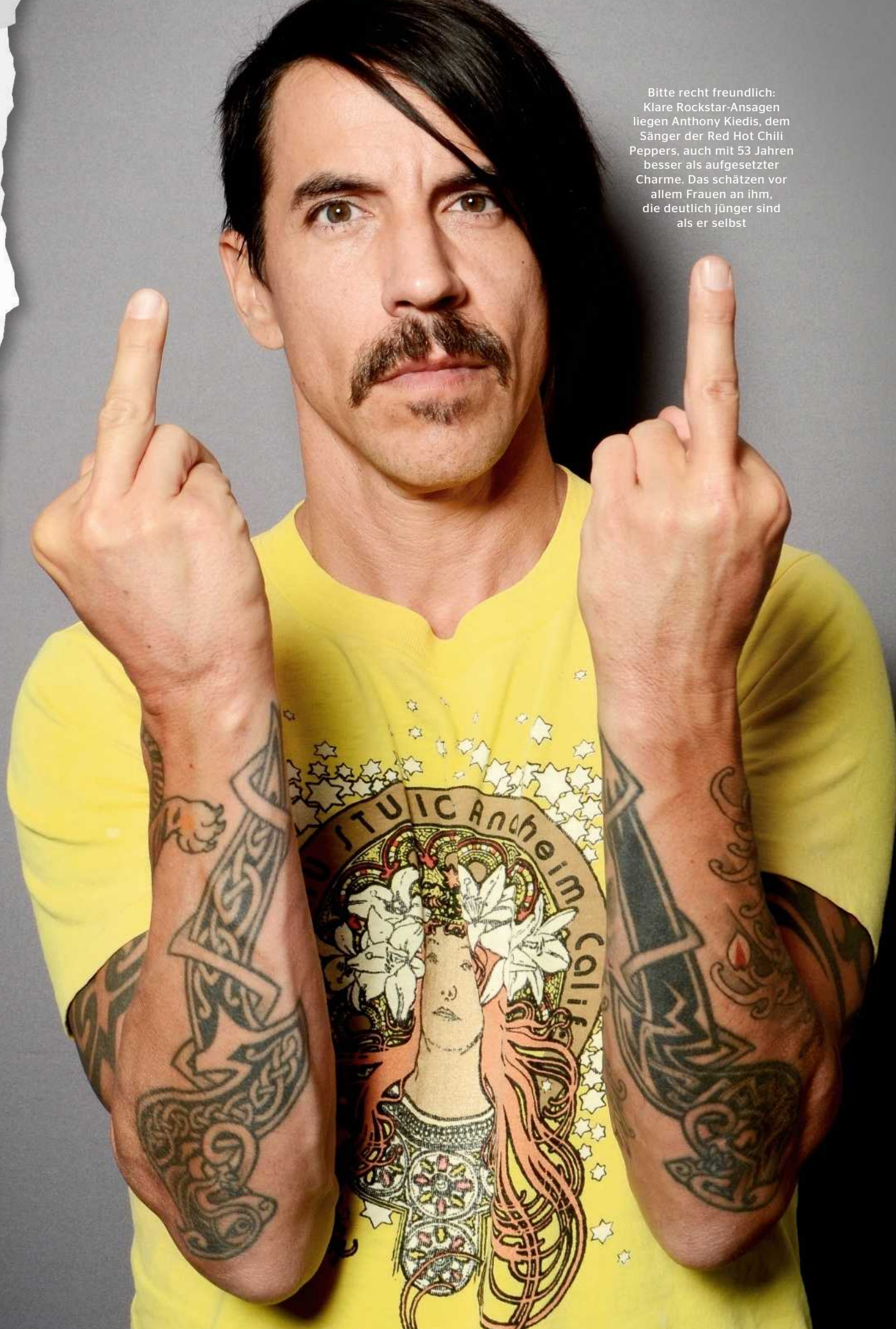
Ankleber:
die Playboy-
Sticker im
Einsatz



Erst lagen sie der Juli-Ausgabe bei – jetzt kleben sie an den originellsten Orten: die berühmten Bunny-Sticker. Als Dank erhalten unsere fünf Gewinner je ein Playboy-Jahres-Abo (1.-3. Preis) bzw. den legendären Playboy-Bademantel (4.-5. Preis).

Sie möchten sich Bunny-Sticker (nach)bestellen? Wir schicken sie Ihnen. Gratis. Senden Sie einfach einen frankierten Rückumschlag mit dem Stichwort „Sticker“ an: Redaktion Playboy, Arabellastraße 23, 81925 München.

Bitte recht freundlich:
Klare Rockstar-Ansagen
liegen Anthony Kiedis, dem
Sänger der Red Hot Chili
Peppers, auch mit 53 Jahren
besser als aufgesetzter
Charme. Das schätzen vor
allem Frauen an ihm,
die deutlich jünger sind
als er selbst



„JUNGE FRAUEN HALTEN MICH FRISCH“

Sex-Skandale, Drogen und Nacktauftritte mit einem Strumpf überm Gemächt: Sänger **Anthony Kiedis** hat die **Red Hot Chili Peppers** nicht allein mit Rockmusik, sondern auch mit krassen Aktionen berühmt gemacht. Jetzt ist er angeblich nur noch treu sorgender Vater. Und das sollen wir glauben?

So gehört sich das für Rockstars: Im Pariser „Four Seasons Hotel“ haben die Red Hot Chili Peppers gleich die komplette zweite Etage bezogen. Eine Suite ist fürs Interview reserviert, und Frontmann Anthony Kiedis – die Baseballkappe lässig auf halb acht, sonnengebräunt, erstaunlich jung für seine 53 Jahre – füllt den Raum schon beim Eintreten mit guter Laune und Gelächter. Kein Wunder, hat die neue Single „Dark Necessities“ seine Band doch nach fünfjähriger Abstinenz in den Chart-Olymp zurückkatapultiert. Er lässt sich einen Traubensaft bringen. Traubensaft? Ja, statt Drogen und Alkohol sollen Kiedis eher Frauengeschichten die nötige Inspiration fürs neue Album „The Getaway“ geliefert haben – dem Vernehmen nach besonders die Trennung von seiner 32 Jahre jüngeren Freundin, dem Model Helena Vestergaard, die er letztes Jahr verließ.

PLAYBOY: Mr Kiedis, mit Helena Vestergaard waren Sie zwei Jahre lang liiert und schienen in der Zeit sehr glücklich zu sein. Was lief schief?

KIEDIS: Hätten Sie mich das kurz nach der Trennung gefragt, wäre ich wahrscheinlich zusammengebrochen, so sehr hat mich das Ende dieser Beziehung mitgenommen. Ich war wütend und enttäuscht darüber, zwei Jahre meines Lebens an eine Person verschenkt zu haben. Es dauerte eine Weile, bis ich meine Situation als Inspirationsquelle für neue Songs begreifen konnte. Aber um Ihre Frage zu beantworten: Helena war einfach noch nicht reif genug für eine erwachsene Beziehung. In einer Partnerschaft geht man gemeinsam durch Hochs und Tiefs, das ist ganz normal. Viele junge Menschen wissen nicht, wie man Krisenzeiten bewältigt, Helena ebenfalls nicht. Wir haben als Team leider nicht funktioniert.

PLAYBOY: Dabei haben Sie selbst oft genug betont, nicht für eine langfristige Beziehung geschaffen zu sein ...

KIEDIS: Das ist korrekt. Was aber nicht bedeuten soll, dass ich mich nicht nach einer langfristigen Beziehung sehne.

PLAYBOY: Helena ist 30 Jahre jünger als Sie. Vielleicht versuchen Sie es zur Abwechslung mal mit einer Frau in Ihrem Alter?

KIEDIS: Eine Frau in ihren Zwanzigern wirkt auf einen Mann in meinem Alter wie eine Frischzellenkur, nicht nur in sexueller

Hinsicht. Junge Frauen sind begeisterungsfähiger und einfach offener gegenüber neuen Dingen. Sie interessieren sich für neue Musik, Mode, Tanzstile, Kunst und wollen alles ausprobieren. Sie sind noch nicht so abgestumpft und gelangweilt wie viele Frauen in meinem Alter. Die frische Energie einer jungen Frau macht mich glücklich und treibt mich an.

PLAYBOY: Anfang der 80er-Jahre verliebten Sie sich mit knapp 20 in die rund sieben Jahre ältere Nina Hagen. Was faszinierte Sie so an ihr?

KIEDIS: Nina war eine charismatische Erscheinung. An ihr faszinierte mich alles. Ihr krasser Akzent, ihr schriller Look. Sie war meine Mentorin, sexuell und spirituell. Von ihr lernte ich, wie wertvoll es ist, großzügig zu sein. Sie lebte nach dem Motto: Je mehr du gibst, desto mehr erhältst du zurück.

PLAYBOY: ... was Sie später zum Peppers-Hit „Give It Away“ inspiriert haben soll.

KIEDIS: Das stimmt. Als ich „Give It Away“ schrieb, erinnerte ich mich daran, wie mir Nina ihre Lieblingsjacke schenkte, einfach so.

PLAYBOY: Lassen Sie uns eine Zeitreise zurück ins Jahr 2002 unternehmen. Zu Heidi Klum. Das deutsche Model und ihr Ehemann Ric Pipino hatten sich gerade getrennt, wenige Tage später wurde sie mit Ihnen zusammen händchenhaltend gesichtet. Damals hieß es, Sie seien an Klums zerbrochener Ehe nicht ganz unschuldig gewesen ...

KIEDIS: Um mit diesem Gerücht ein für allemal aufzuräumen: Ich war nicht der Grund für Heidis gescheiterte Ehe. Als wir anfangen, uns zu daten, war es bereits aus zwischen ihr und ihrem damaligen Mann.

PLAYBOY: Die Welt stand damals Kopf wegen Ihrer Liaison: der wilde Rocker und das schöne Model – erinnern Sie sich gern an diese Zeit zurück?

KIEDIS: Ja, sehr gern sogar. Jeder Mann war damals scharf auf Heidi, dieses unfassbar gut aussehende „Sports Illustrated“-Covergirl! (*lacht*) Die begehrteste Frau der Welt war meine Freundin, das machte mich mächtig stolz. Ich sah sie und war sofort verliebt. Unsere Liaison dauerte zwar nicht besonders lang, war dafür aber sehr intensiv. Ich schätzte besonders ihren ausgeprägten Familiensinn, vielleicht weil ich den aus meiner Familie nicht kannte.

PLAYBOY: Warum war nach nur wenigen Monaten wieder Schluss?

KIEDIS: Wir haben uns zum falschen Zeitpunkt ineinander verliebt. Ich war damals ein egoistischer Arsch, Heidi kam gerade aus einer zerbrochenen Ehe. Wir zogen einander magisch an – und stießen uns wieder ab. Trotzdem: Ich habe jeden Moment mit ihr sehr genossen. Die Zeit mit Heidi gehört zu den schönsten Erinnerungen in meinem Leben. Vielleicht auch, weil wir als Freunde auseinandergegangen sind.

PLAYBOY: Haben Sie beide noch Kontakt?

KIEDIS: Nein, wir haben nur selten Kontakt. Aber zwischen uns besteht noch immer diese tiefe Verbindung, die man nur zu wenigen Menschen aufbaut und die ein Leben lang anhält.

PLAYBOY: Gibt es ein Lied der Red Hot Chili Peppers, das von Ihrer Liaison mit Heidi Klum inspiriert wurde?

KIEDIS: Ja, es existiert wirklich ein Song. „Desecration Smile“ vom „Stadium Arcadium“-Album handelt von der Anziehungskraft, die Heidi und mich damals verbunden hat. Bis heute eines der schönsten Lieder, die ich je geschrieben habe.

PLAYBOY: In Ihrer Biografie „Scar Tissue“ äußerten Sie die Angst davor, genauso wie Ihr Vater als zwanghafter Womanizer zu enden. Und als die Beziehung mit Heather Christie, der Mutter Ihres Sohnes Everly Bear, in die Brüche ging, sagte sie: „Ich hoffe, Anthony wird eines Tages finden, wonach er sucht.“ Wie sehen Sie das heute?

KIEDIS: Vor zehn Jahren hätte ich gesagt, dass ich mit 50 ganz sicher in einer langfristigen Partnerschaft sein werde. Aber wo ich heute hier so sitze nach der desaströsen Erfahrung aus meiner letzten Beziehung, frage ich mich ernsthaft, ob ich nicht doch dazu verdammt bin, ein ewiger Frauenheld zu sein. Das mag für viele Männer erstrebenswert klingen. Für mich ist es das nicht. Seit sieben Jahren ist mein Sohn die große Liebe meines Lebens. Sollte ich also nicht die Person finden, mit der ich eine nachhaltige Beziehung aufbauen kann, ist das auch okay. In meinem jetzigen Zustand bin ich sowieso noch nicht bereit für etwas Neues.

PLAYBOY: Also sind Sie zurzeit ein glücklicher Single?

KIEDIS: Single: ja. Glücklicher: eher nicht. Aber ich komme zurecht (*lacht*).

PLAYBOY: Wollten Sie eigentlich Vater werden?

KIEDIS: Nein, Everly war nicht geplant. Und um ehrlich zu sein, habe ich mir nie große Gedanken ums Vaterwerden ge-

macht, warum auch? Mit meinen bisherigen Beziehungen hat sich diese Frage einfach nie gestellt. Mit meiner Ex-Freundin Heather Christie eigentlich auch nicht (*lacht*). Everly war ein Zufall, unerwartet, aber willkommen.

PLAYBOY: Wie hat sich Ihr Leben seit seiner Geburt verändert?

KIEDIS: Vor der Geburt meines Sohnes war ich primär Sänger einer Rockband, die über die Kontinente zog. Heute bin ich zuallererst ein Vater, der morgens sehr früh aufsteht und seinem Sohn Frühstück macht und durch diesen neuen Lebenswandel wunderbar ruhig geworden ist. Vorher habe ich so instabil gelebt, dass ich gar keine wirklichen Wurzeln schlagen konnte. Ich besaß kein Haus, in dem ich dauerhaft wohnte, und lebte kein Leben, in das sich so etwas wie Gewohnheit oder sogar Beständigkeit einschleichen konnte. Ein Vater zu sein ist der coolste Trip, auf dem ich je war.

PLAYBOY: Sie haben sich zwar mit der Mutter Ihres Sohnes das Sorgerecht geteilt. Everly wächst aber überwiegend in Ihrer Obhut auf. Sie sind seinetwegen sogar in eine ruhigere Gegend gezogen, richtig?

KIEDIS: Richtig. Ich wache jeden Morgen neben meinem Sohn auf, gehe Surfen und beschäftige mich mit Musik.

PLAYBOY: Manche Männer kommen erst durch ihre Vaterschaft im Erwachsenenleben an – ist das bei Ihnen auch so?

KIEDIS: Da ist schon was dran. Vor Everly war ich mir selbst am wichtigsten. Ich hatte das Gefühl, die ganze Welt würde sich nur um mich drehen. Heute stehe ich zuerst mit der Frage auf, ob es meinem Sohn gutgeht. Und wenn das mal nicht der Fall ist: was ich tun kann, damit es ihm bessergeht. Diesen komplett egoistischen Schweinehund in mir habe ich für meinen Sohn vom Hof gejagt. Ich kann nicht mehr einfach nur mein eigenes Ding durchziehen, denn da ist ein kleiner Mensch, der sich allzeit auf mich verlässt.

PLAYBOY: Wie würden Sie Ihren Erziehungsstil beschreiben?

KIEDIS: So viele Freiheiten wie möglich, so viele Regeln wie nötig. Ich halte nichts von Bestrafungen. Ich erkläre lieber und greife durch, wenn Everly über die Stränge schlägt. Ich meine, hey, er ist ein kleiner Mann, er muss seine Grenzen ausloten, das steckt nun mal in uns Männern (*lacht*).

PLAYBOY: Ihr eigener Vater pustete Ihnen Marihuana-Rauch ins Gesicht, da waren