







S

üdfrankreich, am Rand der kleinen Gemeinde Saint-Rémy-de-Provence. Draußen weht kalter Wind. Wir sitzen mit Schauspielerin Ronja Forcher, 20, in einem Wohnwagen, in dem gerade noch prickelnde Fotos geschossen wurden. Zeit zum Aufwärmen und Gedankenaustauschen...

Sie wissen, dass wir Sie auch nach Mauritius eingeladen hätten, oder?

Ja, aber ich hatte eine andere Story für die Fotos im Kopf: Ronja Forcher als Ronja Räubtochter – eine romantische Blick auf das Vagabundenleben. Die lässt sich hier besser umsetzen.

Warum passt das Motto gut zu Ihnen?

Ich verbinde es mit Freiheit, dem Abstieg vom prächtigen Leben. Die Botschaft möchte ich ausdrücken: keine Hemmungen, freie Liebe, freie Sexualität!

Im TV sieht man Sie immer als die brave Tochter vom Bergdoktor...

Wahrscheinlich habe ich genau aus diesem Grund das Genre nicht gewollt. Ein Genre-pol. Ich will zeigen, dass ich erwachsen geworden bin.

Ihre Schauspielkollegen kennen Sie, seit Sie elf Jahre alt waren. Wird sich der Umgang am Set durch die Nacktfotos verändern?

Nein, das glaube ich nicht. Ich habe das gute Gefühl, dass mir viele Leute öfter als zuvor begegnen werden, und denke, man wird mich am Set erwachsener wahrnehmen und mich für meinen Mut respektieren.

Sind Sie zufrieden mit unseren Fotos?

Ja, total! Nachdem ich sie gesehen habe, hat mir das meine Entscheidung noch einmal bestätigt. Ich bin froh, dass ich die Chance genutzt habe, im Playboy zu erscheinen.

Sie wirkten beim Shooting gerade sehr ruhig. Waren Sie gar nicht aufgeregt?

Anfangs schon. Aber die Momente, in denen ich vor dem ganzen Team den Badeantel ablegt habe, war total beeindruckend. Wenn man nackt vor einer Person steht, ist man in einer sehr starken Position. Da kann ich sagen: „Das bin ich! Ich verberge nichts und sehe zu mir.“ Das war total cool!

Sie sollen früher sehr schüchtern gewesen sein. Wie haben Sie das abgelegt?

Ich habe lange gebraucht, um meine Selbstbewusstseins zu entwickeln. Heute kann ich jedoch sagen: „Ich bin auf mich und meine Körper stolz, ich liebe mich.“ Auch die Übung, mich für den Playboy auszuziehen, hat mir dazu sehr geholfen.

Sind Sie bei intimen Szenen aufgeregt?

Nein, gar nicht. Seit ich sechs Jahre alt bin,





stehe ich vor der Kamera. Auch meine erste Oben-ohne-Szene war kein Problem. Im Prinzip sehen wir doch alle gleich aus ...

Man hört immer, es gäbe nichts Unerotischeres, als Sex-Szenen zu drehen. Stimmt das?

Ich habe die Erfahrung noch nicht gemacht. Aber es stimmt schon: Bei Dreharbeiten zählt die Professionalität, letztlich ist es Arbeit.

Was finden Frauen eigentlich an einem Softie wie dem Bergdoktor?

Die Rolle strahlt eine große Sicherheit aus. Er geht mit der Rolle voll mit Frauen um und bietet eine starke Schulter. Ich glaube, darauf fliegen Frauen.

Welche Eigenschaften muss ein Mann mitbringen, um Ihnen zu gefallen?

Das Wichtigste sind Humor und Intelligenz. Und er muss Geduld mit mir haben! Ansonsten habe ich auf starke, breite Rücken, die auch ein wie ein V. Abzweigen des Schweißes auf die Augen. Und die Augenbrauen.

Die Augenbrauen?

Ich habe eine totale Augenbrauen-Farbe. Für mich müssen Augenbrauen dicht, buschig und dunkel sein. Sie müssen das Auge schön einrahmen. Mein Freund hat übrigens sehr schöne Augenbrauen!

Er ist Deutscher, Sie kommen aus Österreich.

Macht das eine Beziehung spannender?

Wir lachen viel über die kleinen Unterschiede. Wenn er Auto fährt und wird er mal überkorrektiv, das bringt mich zum Lachen. Aber ich liebe die Details – die Korrekturen, die ich total gerne!

Und was lieben Sie an Ihrer Heimat Österreich?

Die Offenheit, die Herzlichkeit und die Ehrlichkeit.

Ihr Vater war ebenfalls Schauspieler. Welchen Tipp hat er Ihnen gegeben?

Er hat immer gesagt: „Es geht nicht darum, was du sagst, sondern um den Blick, den du den Gegenüber zuwirfst.“ Das hat sich bei mir herumgetragen.

Gibt es auch etwas, das Sie vor der Kamera niemals tun würden?

Ich habe ein witziges Sprichwort an der Schauspielschule gelernt: „Was ist der Unterschied zwischen Nutzen und Schauspielern?“

Verraten Sie es uns!

Nutzen haben Gräber! (Lacht) Aber im Ernst: Wenn ich von einem Projekt überzeugt bin, dann gib es nichts, das ich nicht für dich tun würde. 



SCHÖNE TOCHTER

Die am 7. Juni 1996 in Innsbruck geborene Ronja Forcher kam als Tochter von Schauspieler Reinhard Forcher schon im Kindesalter auf die Bühne und vor TV-Serien-Kameras. Den meisten ist sie (seit 2008) als brave Lilli aus der ZDF-Serie „Der Bergdoktor“ bekannt, jüngeren Fans vielleicht auch durch ihren YouTube-Kanal „RJ & BriX“ (gemeinsam mit ihrem Freund Felix Briegel). Dort berichtet sie demnächst von ihrer Playboy-Erfahrung.



STAMMPLATZ:
Nirgends verbringt Mario Heintz,
46, mehr Zeit als hinter diesem
Lenkrad: 250 Tage im Jahr. Und
nirgends verbringt er mehr Nächte
als in der Schlafkoje dahinter



DER LETZTE KÖNIG DER STRASSE

Sein Thron ist hart erkämpft. Schwere Arbeit, wenig Geld, der Ruf mies – im einstigen Traumjob Trucker sehen nur noch wenige Männer ihre Zukunft. FERNFAHRER MARIO HEINTZ hält trotzdem daran fest. Warum? Eine 3000 Kilometer lange Suche nach einer Erklärung

text **ALEXANDER NEUMANN-DELBARRE**
fotos **GULLIVER THEIS**



IRGENDWO IN KASACHSTAN Mario Heintz kann gut mit Tieren. Mit Kamelen ebenso wie mit den Rindern in seinem Hänger

Der Nahverkehr macht dich kaputt“, sagt Mario Heintz. Und wenn es nach ihm geht, ist alles bis Moskau Nahverkehr. Der Fernverkehr, das richtige Fahren, das echte Fernfahrerleben, beginne erst dahinter. Und weil es das echte Fernfahrerleben ist, das mich interessiert, beginnt auch unsere gemeinsame Reise erst hinter Moskau. Genau genommen: 22 Kilometer südlich des Roten Platzes, an einem Ort, der das exakte Gegenteil des herausgeputzten Zentrums der russischen Hauptstadt ist: farblos, schwer befahren und ausgesprochen hässlich.

Eingekeilt zwischen stauverstopften Zubringerstraßen, klemmt die Tankstelle, die Mario und ich als Treffpunkt vereinbart haben, am südlichen Rand des

MKAD, des 109 Kilometer langen Stadtautobahn-Rings, der die 12-Millionen-Metropole umkreist. Eine traurige Verkäuferin reicht mir im Tankstellen-Shop ein trauriges Sandwich, und als dessen Geschmack gerade beginnt, auch mich etwas traurig zu machen, höre ich hinter mir ein lautes Tröten. Ein schwarzer Lkw kommt zum Stehen, hinter der Scheibe ein „Bestie an Bord“-Schild, hinter dem Lenkrad: ein freundlich lächelndes Gesicht. Das erste an diesem Morgen. Das muss er sein. Mario.

Wir sind uns noch nie begegnet, aber wir kennen uns seit gut einem Jahr. Ich hatte gelesen, dass den Lkw-Fahrern der Nachwuchs ausgeht, und wollte wissen, wa-



AUF DEM URAL-HIGHWAY Mario macht Pause von den bisweilen abenteuerlichen Straßen in Russlands Outback

rum das so ist. War doch mal ein Traumjob für viele Männer, „auf Achse“ und so. Also fuhr ich einen Tag lang mit einem Lkw-Fahrer namens Sigi durch Deutschland. Danach kannte ich die Antwort: weil es ein fürchterlicher Beruf ist. Ständiger Zeitdruck, schlechte Bezahlung, harte Konkurrenz. Dazu der miese Ruf: Die verstopfen unsere Straßen, überholen wie die Blöden, verpesten unsere Luft, und wer, bitte schön, außer diesen Typen, kauft wohl diese Trampussys, die es auf jedem Autobahnklo gibt? Zu all dem kommt: der öde Alltag. Rein ins Industriegebiet, raus auf die Autobahn, abladen im nächsten Industriegebiet, Papiere ausfüllen, tanken, und wenn du Glück hast, ist bei Esso Schnitzeltag. Freiheit, Abenteuer, „Auf Achse“-Feeling? Ich war naiv.

Gibt es das denn noch, dieses romantische Fernfahrerleben?“, fragte ich Sigi am Ende des Tages. „In Europa nicht. Da ist es überall gleich. Vielleicht wenn du richtig lange Strecken fährst“, sagte er. „Macht das denn noch wer?“ Sigi dachte nach. „Ein paar schon. Der Mario zum Beispiel. Der Verrückte fährt bis in die Mongolei.“ Ich rief Mario noch am selben Abend an. Er erzählte von Lagerfeuer-Schaschlik in Sibirien und Kamelen auf der Straße in Kasachstan. Wow, dachte ich, vielleicht taugt der Job des Lkw-Fahrers ja doch noch was?

„Spring rein, wir fahren am besten gleich weiter“, sagt Mario an der Tankstelle in Moskau. Er will den Autobahnring so schnell wie möglich hinter sich lassen. „Nicht dass die Verkehrspolizisten uns gleich noch anhalten.“ Warum die das tun sollten? „Die finden schon einen Grund.“ Mit dem Lkw auf dem MKAD zu fahren, ohne in irgendeiner Form zur Kasse gebeten zu werden, sei leider quasi unmöglich, erklärt er. Mal hat man tatsächlich gegen eine Regel verstoßen, mal einfach einen korrupten Polizisten erwischt. Besonders teuer wird die Mischung aus beidem. Heute aber, sagt Mario, könnte es tatsächlich mit der zahlungsfreien MKAD-Befahrung klappen. Nur noch wenige Kilometer, dann wäre es geschafft – zum ersten Mal in den sieben Jahren, die er nun nach Russland fährt.

Mario ist 46 Jahre alt, hat ein freundliches Gemüt und sieht aus wie eine Mischung aus Bruce Willis und Fred Feuerstein. Wie alle Fernfahrer, die was auf sich

halten, nennt er sich nicht Trucker, zu aufgeblasen, zu lächerlich klingt das, sondern Kraftfahrer. Und die Kilometer, die er in seinem Berufsleben schon zurückgelegt hat, würden reichen, um dreimal zum Mond und zurück zu fahren. Ihn zieht es aber eher nach Russland, Sibirien und Zentralasien. Das sind seine Lieblingstrips. Seine Lieblingsfracht: Vieh.

Weil er im Gegensatz zu den meisten Lkw-Fahrern gut mit Tieren umgehen kann und im Gegensatz zu den meisten Rinderzüchtern auch Lkw fahren, ist er ein gefragter Mann. Er sitzt etwa 250 Tage im Jahr hinterm Steuer und braucht drei Pässe für seinen Job, weil einer immer gerade in irgendeiner Visums-Antragsstelle liegt. Marios Auftrag bei unserer Reise: Er soll 33 Rinder zu einer Zuchtstation in Usbekistan bringen. Vor ein paar Tagen hat er sie in Norddeutschland geladen. Jetzt stehen und sitzen sie in dem zweistöckigen, knapp 17 Meter langen Anhänger, den sein Lkw zieht. Er nennt sie „meine Ladys“.

Als wir, ohne kontrolliert worden zu sein, von der Moskauer Stadtautobahn abfahren und Mario in leisen Jubel ausbricht – „ein Wunder, einmalig!“ – hat er auf dieser Reise bereits 2000 Kilometer hinter und 3500 weitere vor sich. Die Fahrt wird ihn durch drei Länder, drei Zeitzonen und eine Wüste führen, über geteerte Straßen und zerschlagene Schlammrinnen, vorbei an russischen Dörfern und kasachischen Friedhöfen, zu freundlichen Gastgebern und anstrengenden Grenzbeamten. Mario weiß all das genau. Denn er ist die Strecke allein in diesem Jahr schon ein Dutzend Mal gefahren.

Ein paar Stunden hinter Moskau: Langsam beginnt Russland, das bislang aussah wie ein besonders öder Teil Deutschlands, nach Russland auszusehen. Riesige Birkenwälder, flache Dörfer, alte Holzhäuser, Pilz-Verkäufer am Straßenrand. Mario sitzt auf seinem Fahrerplatz und blickt mit Gleichmut in die Ferne. Er wird in der knappen Woche, die ich ihn begleite, jeden Tag neun bis zehn Stunden lang so dasitzen. Und ich werde viel Zeit haben, mich mit dem Raum vertraut zu machen, in dem er den Großteil seines Lebens verbringt. Er ist zwei mal zweieinhalb Meter groß, verfügt über zwei übereinanderliegende Schlafkojen, einen kleinen Kühlschrank und eine Menge Fächer, in denen Mario präzise Ord-



DIE ZENTRALASIEN-ROUTE Wer sie fährt, muss vor allem eines können: allein sein. Mario in einem kasachischen Autohof

nung hält. Frachtpapiere, Landkarten, Wasserkocher, Instantkaffee, Mundwasser, Waschbeutel, ein Sixpack deutsches Bier: alles an seinem Platz. Wenn es stimmt, dass daheim dort ist, wo man gern aufräumt, dann ist Marios Fahrerkabine definitiv sein Zuhause.

„Einen Zweihunderter würde ich heute gern noch draufpacken“, sagt er, als es anfängt zu dämmern. Dann beginnt er zu erzählen. Davon, wie er sich auf dem Glatteis einer russischen Tankstelle mal das Bein brach und im Krankenhaus sein letztes Klopapier mit einem alten Russen teilte. Davon, wie nach einem Unfall in Aserbaidschan der Diesel aus seinem Tank auf die Straße lief und die Anwohner mit Plastikeimern herbeirannten, um den wertvollen Treibstoff aufzufangen. Und davon, wie er auf eine neue Straße in Berlin zum Geschäftsfahrer wurde. Er verstand es nach acht Kilometern, was eigentlich los war. Fernfahrt gab ihm, Abtafelung nicht. Er erzählt seine neuen Geschichten aus Thüringen und den bairischen mit großer Begeisterung. „Ich hab Tränen gelacht, einmalig, einwandfrei“, so enden sie fast alle. Diese Geschichten, das ahnt man, sind einer der Gründe, warum er seinen Job so mag. Sie sind auch einer der Gründe, warum andere seinen Job keine drei Tage lang ertragen würden.

Es ist schon dunkel, als Mario seinen Lkw auf einen menschenleeren Autohof steuert. Im dazugehörigen Lokal, kalt beleuchtet und kahl möbliert, sind wir die einzigen Gäste. Lächelnd und in seinem besten Russisch – die nötigsten Sätze hat er drauf – bestellt Mario Hühnersuppe und Buletten. Die Bedienung sieht ihn an, als hätte er gerade nach der Telefonnummer ihrer 14-jährigen Tochter gefragt. Kurz darauf stellt sie wortlos unsere Teller auf den Tisch und wendet sich wieder dem Fernseher zu. Eine russische Doku zeigt, wie die Amerikaner die Mondlandung gefälscht haben. „Ist halt Russland“, sagt Mario, als wir später in unseren Schlafkojen im Lkw liegen. Und ich frage mich, wie das wohl ist, wenn man jeden Abend nach zehn Stunden Fahrt allein mit seiner Hühnersuppe in so einem Laden sitzt.

Der nächste Morgen. Mario mag seine „Ladys“. Man merkt das daran, wie er die Rinder behandelt –

viel tätscheln, viel in die Augen sehen – und daran, wie er mit ihnen spricht. „Jetzt gibt’s was Leckeres zum Frühstück“, sagt er, als er frühmorgens auf dem Dach seines Auflegers steht und Heu hinabwirft. Ein junger Russe, der eine Weile Marios Truck bestaunt hat, kommt herbeigestapft. Ob er etwas Heu für seine Kaninchen abhaben könne, fragt er. Eigentlich seien seine Heuballen genau abgezählt, sagt Mario. „Aber nimm dir einen, ist okay.“ Was Mario dafür wolle? „Nichts. Passt schon.“ Als der Russe sein Heu einpackt, frage ich ihn aus Neugier, wie viele Hasen er denn habe. Er blickt kurz auf. „Wie viele brauchst du denn?“

Die Dinge funktionieren hier ein bisschen anders als bei uns, sagt Mario, während wir auf dem gut aus-

„HIER HILFT DIR SOFORT EINER – BEI UNS FAHREN SOGAR FIRMEN-KOLLEGEN AN DIR VORBEI“

gebauten Ural-Highway weiter Richtung Osten fahren. „Die Leute müssen mit wenig über die Runden kommen. Da wird gehandelt, getauscht, einander geholfen. Wenn du hier mit dem Lkw ein Problem hast, bleibt sofort einer stehen und hilft dir. Bei uns fahren sogar die Kollegen von derselben Firma an dir vorbei.“

Mario ist in der DDR aufgewachsen. In Sonneberg, Thüringen, direkt an der innerdeutschen Grenze. Wenn er als junger Mann aus dem Fenster sah, konnte er hinüberblicken in den Westen. „Ich hatte schon immer Fernweh“, sagt er. Ende der 80er, er war 19 Jahre alt, beschloss er, gemeinsam mit einem Kumpel zu fliehen. Alles war vorbereitet, am nächsten Tag sollte es losgehen. Doch seine Mutter nahm ihn zur Seite: „Ich weiß, was du vorhast, bitte lass mich hier nicht allein.“ Mario rief seinen Kumpel an: „Tut mir leid, ich kann es nicht machen.“ Es war der 8. November 1989. Am nächsten Tag fiel die Mauer. Mario fuhr mit einem Trabi hinüber in den Westen. Und bald schon mit einem Lkw hinaus in die Welt.

Doch die Zeiten, als Trucker in Deutschland noch als coole Typen galten, die Jahre, als Manfred Krug als Franz Meersdonk „Auf Achse“ war, Terminfracht in



DURCH DIE STEPPE Das Rinderfüttern ist Alltag, der Schluck Kamelmilch Belohnung. Der Weltraumbahnhof Baikonur eine Wegmarke

den Iran lieferte und Stoff für Jungsträume in die Wohnzimmer, diese Ära hat Mario als Lkw-Fahrer nie erlebt. Als er Mitte der 90er begann, wurden Trucker bereits eher belächelt als bestaunt. Immerhin ließ sich noch gut Geld verdienen mit dem Job. Aber auch das änderte sich. Seit Ende der 90er-Jahre sind die Gehälter von Lkw-Fahrern fast nicht mehr gestiegen. Die Konkurrenz aus Osteuropa wuchs, die Belastung hinterm Steuer auch. Früher war ein Trucker vor allem:

„NACH EINER WOCHE ZU HAUSE SCHREIT ALLES IN MIR NACH DER NÄCHSTEN TOUR“

Fahrer. Heute ist er auch: Disponent, Lagerist und sein eigener Sekretär. „Immer nur in Deutschland Nahverkehr fahren, das könnte ich gar nicht mehr“, sagt Mario. „Jeden Tag dasselbe. Dazu der Stress. Und viele behandeln dich wie den letzten Dreck.“ Ein paar Jahre lang tat er sich anfangs den Nahverkehr an, dann begann er, nach Skandinavien und Spanien zu fahren, schließlich entdeckte er den, man kann es wohl so nennen, Interkontinental-Verkehr für sich. Je mehr der Job sich zu Hause veränderte, desto weiter fuhr Mario, um das alte Fernfahrerleben noch zu finden.

W

ir überqueren die Wolga. Auf einem gigantischen Staudamm führt uns die Straße über Europas längsten Fluss. Er sieht aus wie ein Meer. „Wahnsinn, oder?“, sagt Mario, und man kann nur staunend nicken. „Wenn es im Winter gefriert, türmen sich überall riesige Eisschollen, das sieht gigantisch aus.“

Eher unspektakulär hingegen: unser Rhythmus in diesen Tagen. Aufstehen, Rinder versorgen, zwei Eier zum Frühstück – Mario isst immer zwei Eier zum Frühstück –, duschen, falls der Autohof eine Dusche hat, dann fahren, fahren, fahren. Mittags gibt es meistens Suppe mit Fleisch. Abends meistens auch, denn russische Autohöfe sind kein Ort für wählerische Esser. Schließlich: ein Feierabendbier. Am nächsten Tag alles von vorn. Immer dieselbe Routine. Aber Routine

gibt Halt. Und Halt brauchst du, wenn dein Leben nur aus Bewegung besteht.

Wie er damit umgehe, so viel allein zu sein, frage ich Mario, als wir den Fluss Ural passiert haben, der die Grenze zwischen Europa und Asien markiert, und uns über Schlammrinnen und Schlaglöcher Kasachstan nähern. „Man gewöhnt sich daran. Und ich habe ja das Ding da.“ Er zeigt auf sein Handy. Das Internet hat das Sozialleben der meisten Menschen um ein paar Annehmlichkeiten bereichert, das Sozialleben der Fernfahrer aber hat es revolutioniert. Während Mario in Richtung Zentralasien rollt, hat er quasi eine Standleitung nach Thüringen, wo er bis heute wohnt. Mal meldet sich seine Frau und erzählt, was seine 22-jährige Tochter und sein 15-jähriger Sohn so treiben, mal gratuliert ein Kollege zum „Wunder vom MKAD“, über das Mario die Fernfahrer-Welt natürlich in Kenntnis gesetzt hat. Und abends holt Mario sich manchmal seinen Freund Meersdonk in die Kabine. Per YouTube. Er hat alle Folgen von „Auf Achse“ gesehen. Seine Lieblingsepisode: „Kampfstiere nach Santa Maria“. Manchmal zitiert er daraus, während er seine Kühe nach Usbekistan fährt.

Mit einem Lkw und 33 Rindern eine Grenze zu überqueren ist nicht kompliziert. Es ist weit mehr als das. Jedes Rind hat einen eigenen Pass, und Marios Dokumentenmappe ist drei Zentimeter dick. Das ist alles, was man wissen muss, um sich ein ungefähres Bild von den bürokratischen Hürden zu machen, die Mario an der Grenze zu Kasachstan zu nehmen hat. Er bleibt guter Laune. „Ging doch“, sagt er, als es überstanden ist, „zwei Stunden, einwandfrei!“

Die Steppen- und Wüstenlandschaft Kasachstans, die wir in den folgenden Tagen durchqueren, erstreckt sich über mehrere Tausend Kilometer. Das Land ist flach und leer, der Himmel blau und weit, die Straße perfekt und das Tempolimit zum Weinen. 70 km/h. Das wirkt in dieser Umgebung wie eine besonders perfide Form der Folter. Irgendwo hinter Aktobe, der einzigen Großstadt im Nordosten Kasachstans, deutet Mario lächelnd auf sein Navi. Es zeigt eine lange gerade Linie an. Daneben steht: in 1532 Kilometern rechts abbiegen.



STATION IN DER WÜSTE Mario kauft getrockneten Fisch aus dem Aralsee. Als Snack für den letzten Nachtstopp vor Schymkent

Wir haben etwa die Hälfte des Weges zu dieser fernen Kreuzung hinter uns, als wir gegen Mittag vor einem heruntergekommenen Hof am Straßenrand halten. Mario kennt die Besitzerin. Sie bewirbt in ihrem Wohnzimmer Gäste. Es gibt Kaffee und Gebäck, und als wir uns verabschieden, sehen wir in der Ferne einen See, der von einer Salzkruste überzogen zu sein scheint. Wir beschließen, ihn uns genauer anzusehen. Nach all den Tagen in der Fahrerkabine fühlt es sich befreiend an, über weichen Sand zu gehen, die milde Luft zu atmen und nur den Wind zu hören, der in den Ohren rauscht. So gehen wir also durch diese wüstenartige Landschaft in Richtung See. Vorbei an einem Friedhof, der mit seinen Mauern und Türmchen an eine kleine Tempelanlage erinnert. Vorbei an metergroßen verrosteten Metallteilen, die aussehen wie Reste eines Lkws. Vorbei an einem abgerissenen Pferdehuf, der zwischen kleineren Knochen im Sand liegt. Und als wir nach etwa einer halben Stunde begreifen, dass der See viel weiter weg ist als gedacht, und wir beschließen umzukehren, sagt Mario einen Satz, der lustig wie traurig zugleich ist: „Wow. So viel Kultur hab' ich hier noch nie gemacht.“

Es ist die Tragik des Fernfahrers: Du fährst dein Leben lang um die Welt, aber du hast nie Zeit, sie dir anzusehen. Mario war schon über 50-mal auf dem MKAD, aber er hat noch nie einen Fuß ins Stadtzentrum von Moskau gesetzt. Bei jeder Usbekistan-Tour führt ihn die Strecke wenige Kilometer am Aralsee vorbei, aber er hat die bizarre Szenerie an den Ufern dieses Salzsees, dessen Austrocknen als eine der größten menschengemachten Umweltkatastrophen der Welt gilt, noch nie gesehen. Und vom russischen Weltraumbahnhof Baikonur, in dessen Nähe wir am vorletzten Tag unserer Reise übernachten, hat er auch noch nie mehr zu Gesicht bekommen als die gigantischen Satellitenschüsseln, die in der Landschaft stehen wie stählerne Pilze.

Der Morgen unseres letzten Tages. „Noch 500 bis Schimmi“, sagt Mario und klingt dabei, als kämen wir jeden Moment dort an. Er meint Schymkent, eine 700.000-Einwohner-Stadt im Süden Kasachstans. Ich werde dort in ein Flugzeug steigen und heimfliegen. Mario wird in seinem Lkw sitzen bleiben und weiterfahren: über die Grenze nach Usbekistan – „die ist richtig

nervig, kein Vergleich zur kasachischen“ –, dann zu einer Zuchtstation im Landesinneren. Und wenn er seine „Ladys“ abgeladen und sich zwei Tage erholt hat, wird er die ganze Strecke, ohne Ladung, wieder zurückfahren. Zähle Steppen-Kilometer, einsame Autohöfe, geschäftstüchtige Polizisten, alles von vorn. „Manchmal hab ich's so satt, dass ich am liebsten alles hinschmeißen würde“, sagt Mario. „Aber nach einer Woche zu Hause schreit in mir alles nach der nächsten Tour.“

Was Mario hier draußen, auf den endlosen Straßen ein paar Tausend Kilometer von zu Hause entfernt, findet? Kollegialität, Ruhe, Abenteuer, Anerkennung – weil Trucker hier draußen noch ein ehrbarer Job ist. Und hin und wieder: einen großen Moment.

Einen wie diesen: Es müssen um die 30 Kamele sein, die plötzlich am Straßenrand auftauchen. Große, sanftmütige, erhabene Tiere. Mario hält an, steigt aus dem Lkw und spaziert in die Wüste. Langsam, bedächtig. Ein paar Hundert Meter vielleicht. Dann bleibt er stehen, steckt die Hände in die Hosentaschen und blickt in die Ferne. Vor sich: eine Herde Kamele, die in Richtung eines purpurroten Sonnenuntergangs läuft. Viele Menschen arbeiten hart, um sich irgendwann im Leben ein solches Erlebnis leisten zu können. Mario wird dafür bezahlt.

Als wir Schymkent erreichen, ist es fast Mitternacht. Mario parkt den Lkw am Rand einer mehrspurigen Einfallstraße, und wir machen uns hungrig und müde auf die Suche nach etwas zu essen. Aber alle Lokale sind entweder geschlossen oder von Hochzeitsgesellschaften belegt. Schließlich finden wir doch noch etwas. Ein junger Kasache führt uns durch ein leeres Restaurant in einen abgetrennten Saal. Der muss mal sehr schön gewesen sein. Stuck an den Wänden, samtbezogene Stühle an einem langen Banketttisch, darüber ein Kronleuchter. Aber alles ist fleckig, abgewetzt, ramponiert. Ein Kosmos aus mattem Glanz und stumpfem Kristall.

Und in diesem Saal, an einem großen Banketttisch, unter einem alten Kronleuchter, sitzt Mario dann am Ende unserer Reise. Der letzte Mann in einer Welt, die ihre Pracht verloren hat. Aber nicht ihren Charme.

Als der Kellner ihm die zehnte Suppe dieser Woche serviert, lächelt Mario kurz. „Einmalig hier“, sagt er dann, „einwandfrei.“

**TAUSENDE
KILOMETER ZU
DRITT IN DER
FAHRERKABINE -
DA RÜCKT MAN
ENG ZUSAMMEN**

Reporter Alexander
Neumann-Delbarre
(l.), Mario Heintz
und Fotograf
Gulliver Theis



„DER SPECK MUSSTE WEG, DEN SPIRIT BEHALTE ICH“

Für sein neues Filmabenteuer „Gold“ lässt sich Hollywood-Schönling MATTHEW MCCONAUGHEY eine Wampe überm Waschbrett wachsen. Und wird ein neuer Mann. Einer, den man zu Recht ein bisschen beneiden darf

text **STEPHEN REBELLO** *fotos* **FABRICE DALL'ANESE**



INTERVIEW

DOPPELEBEN

McConaughey, 47, lässt sich immer da nieder, wo es ihm gerade passt. Erst spielte er in seichten Romantik-Komödien mit - und zuletzt in hochklassigen Produktionen. Rolle rückwärts? Nicht in Sicht!

M

Matthew McConaughey hat in mehr als 50 Filmen mitgespielt. Besonders aber nach seinem letzten, „Gold“ (Kinostart: 13. April), scheint ihn nichts mehr aus der Ruhe zu bringen. Warum? Das wird er gleich erzählen, nachdem er in einer Lounge in Hollywood so wunderbar unpräzise zum Interview empfängt: ein Bier vor sich, die Beine auf dem Sofa ausgestreckt. Wir stoßen an. Lässiger geht es in der auf Image-Politur bedachten Filmbranche kaum. Eine Erklärung könnte lauten: Klar, der 47-Jährige ist Texaner. Doch es gibt weitere Gründe. Cheers erst mal!

In „Gold“ spielen Sie einen betrügerischen Goldsucher mittleren Alters mit Bierbauch und schütterem Haar. Eine Botschaft an die Kritiker, die Ihnen vor allem während Ihrer Romantik-Komödien-Phase in den Nullerjahren vorwarfen, sich zu sehr auf Ihr gutes Aussehen zu verlassen?

Ich finde nicht, das Käny in irgendwem Weisübzechneis. Der Bauch ist eh. Der Kelis ein Geißel. Ein ehete Lbmann – wie mein Dad. Der aß und trank für ein Lbgen und war ein fantasiehe Gasgb. Auch die Kenny nimmt alle mit. Bevor wir anfangen zu dröhnen, ließ ich ein paar Monate lang richtig kachen. Wann immer ich Appetit oder Durst auf etwas hatte langte ich zu. Noch hatte es Wärme meine Kinde von der Zelt, weil es

da nicht nur am Freitagabend Pizza gab, sondern jede Nacht. **Wie hat es sich nach all den Jahren des Golfens, Joggens und Surfens angefühlt, sich vollzustopfen?**

Mir ging es bestens. Mein Rücken, meine Knie – alles hat sich viel besser angefühlt. Ich stand morgens auf und dachte: „Jetzt hau ich mir erst mal ein Bier und einen Cheeseburger rein!“ Sich die Kilos raufzuschaffen hat also mehr Spaß gemacht, als sie wieder loszuwerden.

Wurden Sie auch verspottet?

Manche Leute fanden, ich sähe viel gesünder aus. Doch kurz vor der 90-Kilo-Marke sagte meine Mom: „Okay, Fettsack, jetzt reicht's! Du bist aus als würdest in der nächsten Woche zwei Schweine kämpfen.“ Nur meine Brude Roos war böse: „Du bist das Ebenbild von Dad!“ Ich verprügelte ihn: „Ein paar Kilo Speck müßte runter, aber der Spirit bleibt.“

Wann nach Filmen wie „Der Womanizer – Die Nacht der Ex-Freundinnen“ haben Sie beschlossen, dass Sie von romantischen Komödien die Nase voll haben?

Ich weiß noch, wie ich beim Lesen des x-ten Roman-antic-Comedy-Drehbuchs lachen musste: „Scheiße, das reiß ich an einem einzigen Tag runter. Leichtes Geld, ich muss nur zugreifen.“ Nicht, dass mich das groß gestört hätte, trotzdem kam ich ins Grübeln und beschloß, mich künftig um Arbeit zu bemühen, die es mit meinen damaligen Gefühlen aufnehmen konnte: Lebensfreude, Begeisterung, Spaß Liebe, Schmerz, Hoffnung, Schuld. Mein Sohn Livingston war gerade zur Welt gekommen. Meine Frau und ich hatten im selben Jahr geheiratet, und auch das gab mir jeden Tag das Gefühl von Bedeutsamkeit, von einer Aufgabe. Ich machte mich rar, erschien weder auf der Leinwand noch mit nacktem Oberkörper in den Zeitschriften. Die Auffassung „McConaughey ist ein Sunnyboy, der am Beach abhängt, surfen geht und eine heißere Frau hat“ ging Hand in Hand mit „Der Kerl macht nur seichte Filmchen“.

Nach Filmen wie „Gold“, „Dallas Buyers Club“ oder der Serie „True Detective“ ist das heute nur noch schwer vorstellbar.

Ich höre oft: „Die ernsthaften Filme, die Sie heute drehen, sind sicher schwieriger zu spielen.“ Aber das stimmt nicht. In einer romantischen Komödie darf man nicht zu laut lachen, sonst denken die Zuschauer, man sei verrückt. Bei Liebeszenen sollte man leidenschaftlich sein, aber bitte nicht zu viel Zunge zeigen. Man darf wütend werden, aber nicht zu sehr, sonst verdirbt man es sich und ist raus, wenn sich das Paar im dritten Akt wieder versöhnt.

Sie sind mit zwei älteren Brüdern bei Ihren Eltern in Longview/Texas aufgewachsen. An welche Momente denken Sie gern zurück, und welche würden Sie lieber vergessen?

Meine Mom und mein Dad haben sich zweimal scheiden lassen und dreimal geheiratet. Sie waren ein wildes Gespann, da sind die Fetzen geflogen, Mann! Moms Mittelfinger ist viermal gebrochen, weil sie meinem Vater damit so lange auf die Stirn getippt hat, bis ihm der Geduldsfaden reißen musste. Dad war ein Bär, aber er hatte magische Hände. Meine Mom litt an Migräne. Das Einzige, was dagegen wirklich half, war Dads Massage. Ich hatte ständig Ohrenentzündung, und egal, was ich dagegen nahm: Erst wenn Dad mir die Ohren massierte, wurde es besser. Während der zweiten Scheidung meiner Eltern lebte ich mit ihm in einer Wohnwagensiedlung. Wir hatten damals einen Nymphensittich. Einmal kamen wir heim und fanden ihn kreiselnd auf dem Boden der Kloschüssel. Ich weiß noch, wie Dad auf die Knie fiel, mit Tränen im Gesicht, den Kopf des Vogels behutsam in den Mund nahm und ihm Luft in die Lungen blies. Und verdammt, der Vogel flatterte zurück ins Leben! Mein Dad hatte ihn danach noch fünf Jahre.

Welche Erinnerungen an Ihren Vater haben Sie in „Gold“ verwertet? Meine Figur basiert auf meinem Vater und einem Kerl namens Chi-

cago John. Die Geschichte geht so: Ich bin 19 oder 20, wir sind in Houston, es ist ein Tag vor Weihnachten, und mein Vater sagt: „Komm, wir besorgen ein paar Geschenke.“ Wir fahren auf das Gelände hinter einem Einkaufszentrum, wo Abfallcontainer und Stromkästen stehen – und ein weißer Lieferwagen. Mein Dad sagt: „Bleib im Auto, Kumpel. Das ist Chicago John“, und steigt aus. Durchs Fenster der Beifahrertür sehe ich einen Typen aus dem Lieferwagen klettern – etwa 1,65 groß, schwarze Lederjacke, Glatze. Er geht um den Lieferwagen herum und öffnet die Türen. Ich sehe eine Waschmaschine, Mikrowellen, Nippes. Irgendwas geht da vor sich, was nicht ganz sauber ist. Mein Dad und Chicago John stehen mit dem Rücken zu mir, und die Schultern meines Dads bewegen sich auf und ab. Ich denke: „Wow, was ist das denn?“ Da sehe ich, dass mein Vater Geldscheine abzählt. Er steigt ein, lässt den Motor an, reicht mir ein Paket und sagt: „Hier, leg das ins Handschuhfach.“ Wir fahren zurück auf die Route 59, schweigen, bis mein Dad sagt: „Hey, Kumpel, schau mal nach, ob sie noch da ist.“ Ich öffne das Handschuhfach, wickle das Paket aus und halte eine große silberne Uhr in der Hand. Mein Dad sagt: „Verdammt, Mann, das ist eine 17.000-Dollar-Rolux aus Titan, und ich hab sie gerade für drei Riesen erstanden. Pack sie wieder ein.“ Schon was anderes, als bei Walmart shoppen zu gehen, oder? Mein Dad stand auf dubiose Deals. Nach ihm habe ich meinen Part in „Gold“ angelegt.

Und die Uhr?

Ach, das war gar keine Titan-Rolux. Er hat sich übers Ohr hauen lassen, aber Mann, ich hab ihn dafür geliebt, wie er das Geld abgezählt hat. Und für sein „Schau mal nach, ob sie noch da ist“ – nicht um mich aufzuziehen, sondern um mir zu sagen, dass wir es geschafft hatten.

Was hat Ihr Vater Ihnen zum Thema Frauen geraten?

Ich weiß noch, wie er sagte: „Irrendwann kommt die Zeit, da

bist du mit einem Mädchen zusammen, und deine Hände fangen hier oben an und wandern dann nach unten. Wenn du auf dem Weg nach unten hast, den leinsten Widerstand spürst, die geringste Anspannung, geh nicht weiter. Dann wird wahrscheinlich das Mädchen wollen, dass du weitermachst. Tu's nicht! Wenn ihr das nächste Mal zusammen seid und du keinen Widerstand spürst, kannst du dich etwas weiter vorwagen.“ Das erste Mal, als ich bei einem Mädchen zugegriffen war, hat der Weg von hier oben bis hier unten ungefähr eine Stunde gedauert.

Weil Sie auf Widerstand stießen?

Nein, weil alles, was ich bisher kannte, Foto von Frauen aus einem Playboy-Heft waren, das ich bei den Nachbarn in der Scheune versteckt hatte. Da waren nie Schamlippen abgebildet, sodass ich dachte, die Vagina verlief von Ost nach West. Ich kam also unten an und fragte mich: „Wo ist sie?“ Drei Stunden später merkte ich, dass sie doch von Nord nach Süd verläuft. Ich war auf

wunderbare und unschuldige Weise unwissend gewesen.

Und wann sind Sie dann noch weiter vorgedrungen?

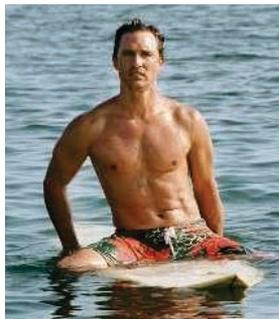
Wann ich meine Unschuld verloren habe? Das muss mit 15, 16 gewesen sein. Eine tolle Geschichte, die ich aber für mich behalte. Ich hatte einen Job, zwei tolle Freundinnen, kaufte mir ein Auto. Ich kümmerte mich um die Schule und um Mom und Dad. Außerdem legte ich etwas Geld zur Seite und spielte mit dem Gedanken, Anwalt zu werden.

Nicht Schauspieler?

Nein. 1988 ging ich als Austauschschüler nach Australien. Ich kam am Flughafen in Sydney an und stieg zu meiner Gastfamilie ins Auto. Wir fuhren zwei Stunden zu einem 200-Seelen-Kaff. Ich wurde ein ziemlich kränklicher Vegetarier. Ich fing an, jeden Tag zehn Kilometer zu joggen, nahm stark ab, lebte enthaltsam und machte mir Gedanken über Rassismus und religiöse Intoleranz. Ich redete mir sogar ein, ich müsste Mönch werden.

Was ging damals in Ihnen vor?

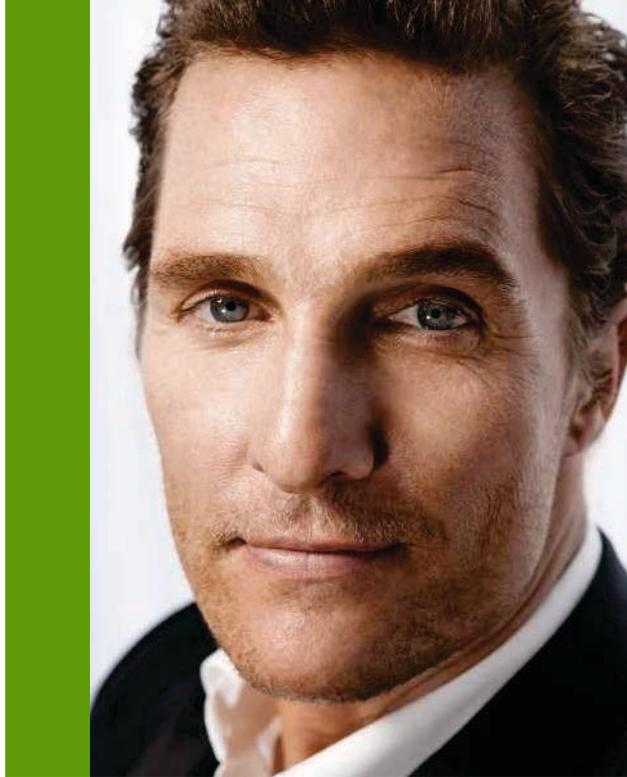
In unserer Familie war es so, als dürfte es keinen Winter geben. Es herrschte immer Sommer. Wenn etwas passierte, das einem die Laune verderben könnte, blätterte man einfach um und machte weiter. In Australien erlebte ich meinen ersten



VOM SURFER ZUM SLACKER

Braun gebrannt, Waschbrettbauch und heiße Flirts am Strand: Matthew McConaughey spielte in unzähligen Streifen den gut gebauten Charmeur – wie in „Zum Ausziehen verführt“ (2005). In seinem neuen Film „Gold“ (ab 13.4. im Kino) gibt er den abgebrannten Trinker, der ungeahnte Energien entwickelt, als er von einem Goldschatz hört





„ICH LIESS MICH TREIBEN – GESUNDE SINGLE-JAHRE“

Winter. Ich hatte Zeit, mich mit dem Sinn des Lebens auseinanderzusetzen.

Wie haben Freunde und Familienmitglieder reagiert, als Sie zurückkamen? Sie gingen ja nach Austin, um Kommunikationswissenschaft zu studieren.

Ich konnte keine belanglosen Gespräche mehr führen. Alles musste sehr, sehr tiefgründig sein. Meine Freunde sagten: „Mann, bist du anstrengend. Wo ist bloß der McConaughey, mit dem wir in die Häuser gezogen sind und Spaß hatten?“

Haben Sie sich das mit Ihrer Enthaltsamkeit noch mal überlegt?

Ich hab die Sache noch etwas ein Jahr durchgezogen. Zum Teil hatte es auch religiöse Gründe. Und wie Ralph Waldo Emerson (US-amerikanischer Philosoph, d. Red.) sagt, wollte ich nicht im Außen nach Anerkennung schauen.

Trotzdem haben Sie sich einen Agenten genommen und an Castings teilgenommen. Sie drehten einen Fernsehspot für Ihr Sportteam, die Texas Longhorns. Nicht lange danach entdeckte Sie der Produzent Don Phillips und schlug Sie Richard Linklater für „Confusion - Sommer der Ausge-

flippten“ vor. Sie hatten nicht gerade viel Schauspielerefahrung.

Und ich dachte bei dem Vorprojekt hätte ich gewusst, wie bei jedem anderen Vorstellungsgespräch auch. Also rasierte ich mich, kämmte mir die Haare zog ein gebüßtes Hemd an, ging rein und sagte „Guten Tag, Mr Linklater. Wie geht es Ihnen?“ Er dachte „Der Typ passt nicht für Woodson vor?“ Ich erzählte mich, sprach meine Rolle vor und ging wieder. Ricks Kommtar war nur: „Du bist nicht Woodson.“ Ich antwortete „Nein, aber ich weiß, wer es ist.“

Sie bekamen die Rolle. Und während der Dreharbeiten starb Ihr Vater, stimmt das?

Am nächsten Tag. Ich bin wirklich dankbar, dass es noch den Anfang von dem mitbrachte, was meine Filmkarriere ermöglichte.

Danach kamen „Texas Chainsaw Massacre: The Next Generation“, „Kaffee, Milch und Zucker“ und „Lone Star“, bevor Sie in „Die Jury“ an der Seite von Sandra Bullock zum nächsten Paul Newman ausgerufen wurden. Zwischen Ihnen beiden hat es ziemlich geknistert.

Nach „Die Jury“ waren wir eine Weile liiert und sind immer noch gute Freunde. Sie und ich würden gern eine andere Version unserer Beziehung auf die Leinwand bringen, und wir halten nach einem gemeinsamen Projekt Ausschau. Sie ist kein kleines Mädchen, sie ist eine Frau. Sie könnte ein Land regieren.

Bevor Sie 2006 die gebürtige Brasilianerin Camila Alves kennen-

lernten und sechs Jahre später heirateten, führten Sie in Hollywood ein bewegtes Junggesellenleben. War es bei Ihrem Erfolg schwierig, eine Beziehung zu führen?

Es gab eine Zeit, in der ich mich gern treiben ließ – gesunde Single-Jahre. Ich hatte einen ziemlich guten siebten Sinn und kam aus der Sache raus, habe nie mit irgendwelchen Biestern zu schlafen, bei denen ich befürchten musste, dass sie in meiner Brieftasche herumschnüffeln, während ich unter der Dusche stehe. Als ich meine Frau das erste Mal sah, war ich in einem Club und mixte an meinem Tisch mit Freunden Margaritas. Sie kam herein in ihrem meerblauen Kleid, und ich dachte nur: „Wow, was ist das?“ Nicht: „Wer ist das?“ Anmut, Persönlichkeit, Ausstrahlung, Schönheit – was ist das? Was ist das? So eine Frau läuft einem nicht jeden Tag über den Weg. Ich war meiner Frau immer treu, aus purem Egoismus. Ich lasse mich gern von ihr verzaubern und habe nicht die Absicht, diesen Zauber zu zerstören.

Wie fühlt es sich heute an, Matthew McConaughey zu sein?

Gute Frage. Ich begegne jedem Projekt – jedem Film, jedem Meeting – mit hohen Ansprüchen in der Frage, was ich wirklich will. In vielen Fällen werde ich meinem Anspruch nicht gerecht, aber oft kann ich auch sagen: „Okay, das war gar nicht schlecht.“ Es gibt immer noch Luft nach oben. Grenzen sind was von Menschen Gemachtes. 

FOTOS: FABRICE DALL'AVANESE/CONTOUR BY GETTY IMAGES



GAME OF THRONES®

20:15

DIE 6. STAFFEL
FREE-TV-PREMIERE

SAMSTAGS **AB 11.3.**

WWW.RTL2.DE/GOT



RTL

ZEIG MIR MEHR!

A white Mercedes-AMG GT C Roadster is shown from a side profile, parked on a sandy beach. The car's top is down, and it features multi-spoke alloy wheels with yellow brake calipers. A 'V8 BITURBO' badge is visible on the side. The background consists of several tall palm trees and a clear blue sky over the ocean.

ZUM GEBURTSTAG

... nur das Beste. Und zwar auf allen vieren und bitte oben ohne. Der nagelneue GT C Roadster ist ab März im Handel. Zum Start und zum Jubiläum von Mercedes-AMG gibt's eine limitierte „Edition 50“

 MOTOR

SONNEN- GOTT

30 Grad im Schatten, acht Zylinder, offenes Verdeck: Der 50. Geburtstag von Mercedes-AMG ist ein Fest nach unserem Geschmack. Zumal wir das Geschenk aufmachen dürfen. Und am Strand von Miami mit ihm spielen – dem nagelneuen GT C ROADSTER

text und fotos **MICHAEL GÖRMANN**



H

Hier geht es hin: Palma, strahlende Sonne Augenhaut. Der Star der Tage ist ein nagelneuer Mercedes Roadster. Der AMG-GT C kommt im März in den Handel. Für uns durfte er aber schon mal testweise an die Luft. Dort, wo die meisten seine Käufer längs hinreichend auf ihn warten: Miami Beach.

Riège Luftröffnungen vorn und hinten machen klar, dass die C-Version ist alles neu, alles stärker, alles besser. Von allem ist ein imponierendes Hinterrad macht was her. 5 Millimeter – um so viel ist der GT C breiter als der „normalere“ GT. Der hat das Sportfahrwerk der Roadster GT R. Die Stoßdämpfer passen sich, können sich gegenseitig, in Sekundenschnelle die aktuelle Fahrsituation an – individuell Rad für Rad. Schnell bekommt man mit einem offenen Mercedes wohl noch niemand die Eck

Unter der Haube arbeiten ein von Hand gemachtes Klenkwerk mit abtrotzenden, vier Liter Hubraum und zwei Turbinen. 570 PS schieben den Motor hin und her. Die Speerdiffenzial an die Hinterachse. Die GT R ist mit 570 PS noch stärker.

Vorne kann man den Namen am sogenannten Panamerica-Grill mit zwei vertikalen echten Streifen. Im Maul öffnet sich – abhängig vom Kühlungsbedarf – automatisch eine Röhre von Lamellen, um mehr Luft an die Wärme auslassen zu lassen. Wenn das System kühlt, machen sie wieder dicht und lassen den Luftstrom zum Boden – das erhöht den Anpressdruck. Auch die Technik sammelt aus dem Rennort.

Die Hinterräder lenken jetzt mit. Bis 100 km/h entgegengesetzt zu den Vorderrädern, ab Tempo 100 parallel mit ihnen. Das macht den Wagen so konventionell wie nie zuvor, verspricht AMG. Und ganz nebenbei verkleinert es den Wendekreis. Als ob jemand in diesem Auto an ein Zurückdenken würde.

Wenn hätte das alles geacht, vor acht Jahren, als wir in Miami in der kalifornischen Gegend Großstadt bildeten, gibt ihr einen Mercedes heißen machen. Hans Werner Aufreht und Erhard Mecher sind die Gründer väterliche Daimler'scher PS-Wahns. Sie nahmen eine kleine Limousine und machten daraus einen Sportwagen. Sie thesen ihre Namen kürzer bei



Geschwindigkeit

316 KM/H

Gewicht

1660 KG

0–100 km/h

3,7 SEKUNDEN

Hubraum

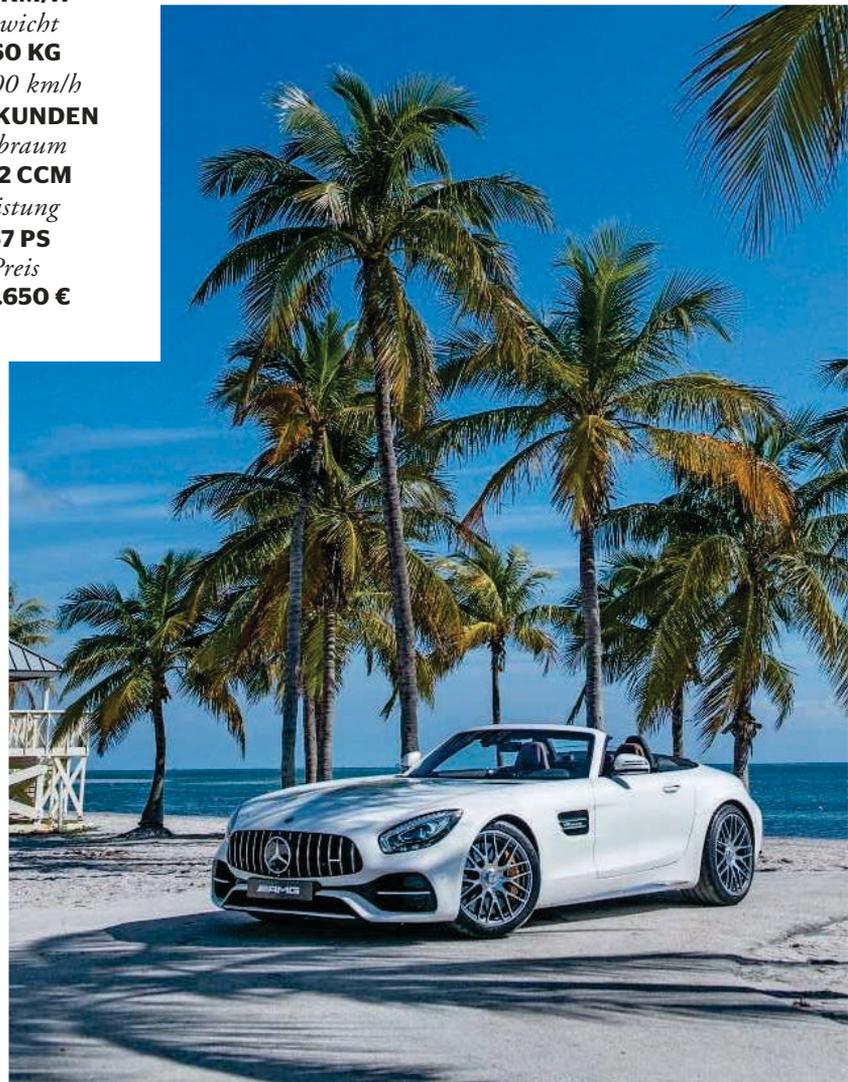
3982 CCM

Leistung

557 PS

Preis

160.650 €





BREITBAU

57 Millimeter, so viel breiter ist der GT C im Vergleich zum „normalen“ GT. Denn er hat das Sportfahrwerk der Kunden-Rennsportversion GT R. Laut Liste kostet der Roadster rund 160.000 Euro. Wer bei den Extras alles ankreuzt, landet bei exakt 216.461 Euro



Race n und Rappe n wê twê t für fa chte Träume Aufre ht, M ê che ,G roßap ach -A MG.

¶ e ringt ihr AMG 0 SEL 0 b m 4 Stun-
da -Ra na in Spa-Francorchamps da
Kla n s g . Als „Rote Sau“ wird e zur Le-
ga de Es is de Durchb uch, und viê e
wê te e Ra n p o r t e folge o lla folgen .
Doch b s zur offizie la Sg nung durch
da Daimle -Konze n is e noch è n lan-
ge Wg . Ers ¶ b innt è ne zaghafte
Koope ation, ¶ kommt das e s e ge-
mê na me Auto. 0 wird Me cd e
AMG è ne hundè tproza tige Tochte de
Daimle AG und prä n tie t das e s e voll-
s ändig b b a twickl te Fahrz a g. Doch
auch je zt kommt das è ga e Nama skür-
zê noch imme an le zte Stê l e nach de
Modè lb zê chnung: „Me cd e Ba z SLS
AMG“ hê b t de Waga .

Ers mit den Me cd e AMG GT is
de b en alige Tune a dlich e ab ie t und ane kann t.
Als Kons rukta r und He s ê le . Sè ne Ane ka nung
b m Daimle musm an s ch hart e arb ta .

AMG hat für Me cd e in da fünf Jahrz h nta
mh r ge an, als e è ne M Gmb l für BMW ode è ne
Quattro Gmb l (je zt Sport Gmb l) für Audi je konn-
ta . Das drückt s ch auch in Zahlen aus Fas 0
Autosv e kaufteM e cd e AMG allè n im Jahr 0

AMG hat aus Me cd e è ne Marke gen acht, die
auch im Sportwaga b u e ns ga omma wird. Es
gh t um automob le Höchs lè s ung, Exklusivität, Ef-
fizia z, Dynamik, Fahrp aß. Einzigartig is die „One
Man, One Enginè -Philos o phie Jd e AMG-Mas hine
wird von è nen è nziga Motora b ue montie t –
wie è ne Uhr in è ne Manufaktur. Er ve ewigt s ch mit
è nen Nama auf den Motorb ock. Es gib Kunda ,
die h r e b „ihra “ Monta ra Dankesbrif e

Zum 0 Gb rts ag wird e da GT C Roads e
und è na Coupé Brude als Sonde modè le „Edition
0 gb . Erka n b r s nd s e am graua b w. wê ßa
Sonde lack, Chromapplikationa und è ne „GT Edi-
tion 0 -Prägung in da Kopfs ütza .

Es p richt auch für da wê twê ta Erfolg de Tochte
marke das o è ne Sonde d ition nicht e wa auf
0 Stück limitie t wird. Dafür is AMG längst viê zu
b h rt. Nè n, 0 Stück we da gb ut, und zwar je
Auf ührung, a l o als Roads e und als Coupé ¶