

Der Reiz eines Pagoden-SL, Baureihe W 113, offenbart sich auch auf einer Reise durch die Toskana. Doch womit genau fasziniert der Roadster heute wie damals, mehr als 50 Jahre nach seinem Debüt? Dazu hat *Mercedes Classic* Professor Karl-Heinz Petzinka befragt, international renommierter Architekt, Rektor der Kunstakademie Düsseldorf, SL-Fahrer und Pagoden-Enthusiast

INTERVIEW Jochen Fischer FOTO Petra Sagnak

»BEGEISTERUNG, BEGEHREN, BESONDERHEIT«



→ Herr Petzinka, wann sind Sie zum ersten Mal Mercedes gefahren?

← Im Alter von zehn Jahren. Da bekam ich ein Blechmodell des 190 SL, das ich hinter mir hergezogen und mit dem ich gespielt habe. Zwei Jahre später war mein Geburtstagsgeschenk dann ein ferngesteuerter 300 SL Flügeltürer. Diese Spielautos habe ich über alles geliebt.

→ Und damit verbunden auch die Marke Mercedes-Benz?

← Nee, diese Liebe wurde vom Pagoden-SL entfacht, den es damals schon gab. Der wurde zu einem meiner Jugendträume. Ich habe mir damals vorgenommen, dieses Auto zu kaufen, wenn ich es mir einmal leisten kann. Dass es bis zur Erfüllung dieses Traums schon ein Oldtimer sein würde, habe ich dabei nicht bedacht.

Karl-Heinz Petzinka,

Jahrgang 1956, studierte Architektur an der RWTH Aachen. Seit 1988 lehrt er an deutschen Hochschulen im Fachbereich Architektur, aktuell die Klasse „Baukunst“ an der Kunstakademie Düsseldorf. Seit April 2017 ist er auch Rektor der Akademie. Zu seinen bekanntesten architektonischen Werken zählen das Düsseldorfer Stadttor, das Konrad-Adenauer-Haus in Berlin sowie der Umbau der Bochumer Jahrhunderthalle zum Festspielort der Ruhrtriennale.

→ **Was machte damals den Reiz genau dieses Wagens auf Sie aus?**

← Heute würde man sagen: Lifestyle. Die Pagoden-SL wurden ja immer von Menschen gefahren, sehr oft auch von Frauen, die sich einen Lebensstil leisten konnten. So zu leben assoziierte man damals mit Freiheit, mit Leichtigkeit, mit Sportlichkeit und – ja – auch mit Geld. Eine gewisse Überfülle gehört auch dazu, wenn ein Objekt stilprägend wird.

→ **Das bedeutet also, die Faszination des Pagoden-SL lebt auch davon, nicht einfach ein Fahrzeug, sondern eine Art Chiffre für ein besonderes Lebensgefühl zu sein?**

← Da bin ich ziemlich sicher. Und das funktioniert bis heute. Wenn ich im Sommer mit dem offenen Wagen unterwegs bin, drehen sich die Leute nach ihm um. Und das nicht weil der Pagoden-SL heute ulkig aussieht oder weil er teuer ist. Sondern weil er immer noch diesen Nimbus und diese große ästhetische Kraft hat. An diesem Auto ist etwas, das auch nach Jahrzehnten die Blicke auf sich zieht.

→ **Ist es denn aus Ihrer Sicht ausschließlich Lifestyle, was am Pagoden-SL fasziniert?**

← Das würde nicht genügen, um die anhaltende Wirkung zu begründen. So wie das Werk eines Architekten nicht nur aus Form besteht, sondern eine Funktion hat, ist es bei einem gelungenen Auto ebenfalls. Die Baureihe W 113 überzeugte auch technisch. Die Pagoden-SL sind leistungsstarke Roadster, die zu ihrer Zeit hypermodern waren. Die edlen Materialien im Innenraum, die aufwendigen Holzverkleidungen – dieses Auto war rundum perfekt abgestimmt.

→ **Betrachten Sie den Wagen vor Ihrem beruflichen Hintergrund als Architekt und Rektor der Kunstakademie Düsseldorf immer noch als modern?**

← Man kann ja in Architektur und Gestaltung immer über Ästhetik streiten. Und Menschen dürfen gern unterschiedlicher Ansicht sein. Was in meinen Augen dieses Auto auszeichnet, ist seine klare Linienführung. Ein unfassbar einfaches und geradliniges Design. Zugleich gibt es ein gewisses Missverhältnis zwischen der flach gebauten Karosserie und den hohen Seitenscheiben. Doch genau das ist der Reiz, der auch beim Fahren spürbar wird: Man sitzt irgendwie im Freien und fühlt sich frei. Der Pagoden-SL war zu seiner Zeit

1963

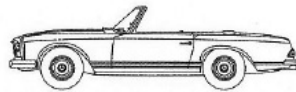
Premiere der neuen SL-Generation, Typ 230 SL, beim Genfer Automobilsalon

1967

Der äußerlich unveränderte 250 SL löst den 230 SL ab. Auch die Motorleistung von 150 PS bleibt unverändert.

1968

Letztes Baumuster ist der 170 PS starke 280 SL. Gesamtproduktion der Baureihe W 113 von 1963 bis 1971: 48 912 Stück



»Es müssen zwei Dinge zusammenkommen, damit ein Gebäude, ein Kunstwerk oder auch ein Auto-Klassiker dauerhafte Bedeutung bekommt«

sehr modern, und sein bestechendes Design transportiert Modernität bis in die Gegenwart.

→ **Können Sie erklären, was den Unterschied macht zwischen Design und Objekten, die auch nach Jahrzehnten noch berühren, und kurzlebigen Trends, die schnell aufkommen und noch schneller wieder aus der öffentlichen Wahrnehmung verschwunden sind?**

← Wenn man diesen Unterschied so klar und rational fassen könnte, würde wahrscheinlich die Welt in Ästhetik ersaufen. Ich glaube, es müssen zwei Dinge zusammenkommen, damit ein Gebäude, ein Kunstwerk oder auch ein Auto-Klassiker dauerhafte Bedeutung bekommt. Es muss sich beim Betrachter ein inneres Gefühl von Stimmigkeit einstellen. Weil es dem Urheber gelungen ist, die komplexen Anforderungen an sein Werk in ein

stimmiges Ganzes zu übersetzen. Beispiel Architektur: Die Anforderungen an ein Gebäude sind so vielfältig und auch widersprüchlich, dass man meinen könnte, daraus kann nie etwas Schönes entstehen. Doch genau das ist die Arbeit des Architekten.

→ **Wie äußert sich aus Ihrer Sicht diese Schönheit?**

← Gelingen ist ein Bauwerk dann, wenn es so einfach ist, dass Menschen es auf den ersten Blick als gutes Gebäude erkennen. Wenn Betrachter sich schnell in Details verlieren, ohne das Ganze wahrzunehmen, ist etwas schiefgelaufen. Zurück zu unserem Thema: Die Magie des Pagoden-SL besteht unter anderem darin, dass sehr viele Menschen dieses Auto einfach schön finden.

→ **Sie beschäftigen sich als Akademie-Rektor mit Kultur und Kunst. Kann ein Auto Kulturgegenstand sein? Nüchtern betrachtet ist es ja nur ein Gebrauchsgegenstand.**

← Ich möchte in die Antwort gern einen dritten Begriff geben: Kultgegenstand. Weltweit beschäftigen sich Zigtausende von Ingenieuren damit, Autos immer noch besser zu machen. Das Auto ist also tief in der Alltagskultur der Industrienationen verwurzelt. Doch was einzelne Modelle aus der Masse der Gebrauchsgüter hervorhebt, ist der Kultfaktor, der ihnen zugeschrieben wird.

→ **Der worin besteht?**

← Begeisterung, Begehren, Besonderheit. Und das hat meistens etwas mit Geld zu tun: Ein Auto zu begehren, resultiert sicherlich auch aus seiner Exklusivität. Vielleicht auf einen Punkt zugespitzt: Nur etwas sehr Außergewöhnliches kann zu einem Kultgegenstand werden, den viele Menschen als solchen wahrnehmen.

→ **Kann ein Auto auch ein Kunstwerk oder ein Kunstgegenstand sein?**

← Man kennt das: dass Künstler sich an der Oberfläche bewegen und versuchen, ein Auto oder Teile davon künstlerisch zu interpretieren. Mir gefällt das nicht. Ich finde, das Auto hat mit Kunst nichts zu tun, nichts mit dem Ausdruck von gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen. Wenn ein Künstler das tut, mag das akzeptabel sein. Doch ich wage zu behaupten, dass keiner der Künstler der Düsseldorfer Akademie, die ja größtenteils weltberühmt sind, sich dem Thema Auto auf diese Weise nähern würde. ♦