

Eine Skulptur auf Rädern

Ettore Bugatti baute Autos für Könige und berühmte Rennstrecken. Mit dem «Atalante» wird eines der schönsten Exemplare versteigert

PHILIPP MEIER

Heute dürften weltweit noch etwa 1500 Autos existieren, die den Namen Bugatti wirklich verdienen: rare Oldtimer, darunter ein Exemplar, das Anfang Februar in Paris versteigert wird – zusammen mit rund 230 weiteren Sammler-Fahrzeugen. Es handelt sich um einen Bugatti 57 «Atalante», einen der elegantesten Sportwagen, die jemals die Fabrikhallen im elsässischen Molsheim verlassen haben.

Aber Bugatti – waren das Automobile, wie wir sie heute kennen? Und wem ist diese Marke überhaupt noch geläufig? Es gibt zwar einen Sportwagenhersteller unter derselben Bezeichnung, der erst zur Volkswagen-Gruppe gehörte und heute von einem Joint Venture zwischen Porsche und dem kroatischen Automobilhersteller Rimac geführt wird. Das hat aber wenig mit den legendären Renn- und Sportwagen zu tun, wie sie von Ettore Bugatti gebaut wurden – fahrende Kunstwerke, begehrte Manufaktur-Autos sozusagen und vergleichbar mit handgefertigten Schweizer Chronografen.

Im Vergleich zu einem alten Bugatti sind die allermeisten Fortbewegungsmittel auf vier Rädern Massenware. Davon werden heute jährlich über 50 Millionen Stück produziert. Der grösste Automobilhersteller, Toyota, verkaufte allein im Jahr 2021 rund 10,5 Millionen Autos. Lediglich 8000 Exemplare produzierte hingegen die elsässische Automobilfabrik – nicht in einem Jahr, sondern während eines halben Jahrhunderts. Ettore Bugatti und sein (früh bei einem Autounfall verunglückter) Sohn Jean waren Tüftler und Erfinder, geniale Ingenieure. Und in ihren Adern floss Künstlerblut.

Ettors jüngerer Bruder, Rembrandt Bugatti, wurde berühmt mit seinen Art-déco-Tierskulpturen. Der Vater war ein angesehener Designer von Jugendstilmöbeln. Der Grossvater war Architekt und Bildhauer. Die Bugattis: eine italienische Künstlerfamilie, die schliesslich die erfolgreichsten Rennwagen und prestigeträchtigsten Luxuskarossen der frühen Automobilgeschichte hervorbrachte.

Patron mit Melone

Dazu zählt zweifellos der jetzt auf den Markt gelangende «Atalante» mit Baujahr 1936. Der vom französischen Versteigerer Artcurial vorgestellte Wagen ist ein sportlicher Zweisitzer, eine von nur vier Ausführungen dieses Typs mit



Von berückender Eleganz: der Bugatti 57 «Atalante» mit Baujahr 1936 und zweifarbiger Karosserie.

PETER SINGHOF

Sonnendach, und – typisch für den Geschmack der Zeit – in eine zweifarbige Carrosserie gekleidet. So präsentiert er sich jetzt in Paris: in Schwarz und Elfenbein, mit bulliger Schnauze, aber ungemindert elegant fließenden Seitenlinien. Das gedrungene Dach nimmt die Rundungen der Kotflügel auf, die langgezogene, potente Motorhaube hat ihren harmonischen Gegenpart in einem runden, sanft abfallenden Heck.

Wer war der Schöpfer solch mobiler Eleganz? Der Patron von Molsheim, der stets eine Melone trug, wurde als Ettore Arco Isidoro Bugatti am 15. September 1881 in Mailand geboren. Er war 19 Jahre alt, als er an einer Mailänder Autoshow mit seinem ersten Entwurf eine Goldmedaille gewann. Der elsässische Industriellen-Baron de Dietrich liess das Vehikel in Lizenz bauen, den Vertrag unterzeichnete Ettors Vater, da der italienische Daniel Düsentrieb noch nicht unterschiftsberechtigt war. Es folgten Wanderjahre des Experimentierens. Bugatti ging zum Motorenhersteller Deutz nach Köln, wo er bald als

Chefingenieur firmierte. 1912 entwarf er zwei Modelle für Peugeot. Da hatte er sich bereits mit einer Handvoll Mechanikern in einer alten Färberei in Molsheim eingerichtet.

Hier im Elsass entwickelte er seine Boliden, die meistens in Blau, der Rennsportfarbe Frankreichs, an den Start gingen – selbst auf der Rennstrecke in Monza in seiner italienischen Heimat. Mit dem Typ 35 entwarf Bugatti in den zwanziger Jahren, was unter Kennern als der vollendetste je gebaute Rennwagen gilt – eine stromlinienförmig verschaltete Maschine auf vier unverkennbaren, in Aluminium gegossenen Felgen, die den Speichenräder-Look für passé erklärten und heute als Prototyp der modernen Autoreifen gelten.

Der Typ 35 war schnell, leicht handhabbar, mit präziser Steuerung und guten Bremsen, so dass er nicht nur auf der Rennbahn, sondern auch als aufgerüstete Touring-Variante mit Scheinwerfern und Schutzblechen im Strassenverkehr einsetzbar war. Mit seinen durchschlagenden Erfolgen auf Europas Pisten be-

gründete der Typ 35 den Ruhm der Marke Bugatti und generierte eine rasch wachsende Nachfrage nach Strassenmodellen.

Eine erste Extravaganz leistete sich Bugatti mit dem Typ 41 «Royale» – ein Automobil für Könige, das allerdings nie Eigentum eines Königs wurde. Im Jahr 1926 war Ettore Bugatti auf dem Höhepunkt seiner Karriere angelangt, er hatte die nötigen Mittel, seinen Traum eines Luxusautos zu realisieren – grösser und besser als alles zuvor. Das Resultat war ein Monsterauto mit einem Radstand von 4,3 Metern und einem 12,7-Liter-Motor von 73 Pferdestärken – ein vielleicht noch am ehesten vergleichbares Luxusauto der Zeit wie etwa ein Rolls-Royce brachte es damals höchstens auf 40 PS. Die Kühlerhaube zierte ein sich aufrichtender Elefant, entworfen von Bruder Rembrandt.

König Alfonso von Spanien soll interessiert gewesen sein, wurde aber abgesetzt, noch bevor Ettore mit ihm ins Geschäft kam. Laut Gerüchten bekundeten auch arabische Potentaten Interesse an dem Luxusgefährt. Der Exzess erwies sich indes als Flop, der Prototyp verblieb

in der Familie, heute befindet er sich im Schlumpf-Automobil-Museum in Mülhausen. Eine andere dort ausgestellte Verrücktheit ist der Rennwagen Typ 45 von 1929, ausgestattet mit 16 Zylindern. Die damit verbundenen technischen Probleme bekam Bugatti nie in den Griff.

Zu einer der erfolgreichsten Kollektionen von Bugatti gehört hingegen der in Paris angebotene Typ 57 «Atalante». Erstmals wurde für diese Serie der charakteristische hufeisenförmige Bienenwaben-Kühler mit einem Nickel-Silber-Grill versehen. Überdies wurde der Typ 57 im Katalog mit modisch gekleideten weiblichen Models beworben – ein Novum in den dreissiger Jahren. Der Slogan lautete: «Puissance, Sécurité, Confort, Précision (Kraft, Sicherheit, Komfort, Präzision).

Die Eliten standen Schlange

Den 3,3-Liter-8-Zylinder-Wagen gab es als Limousine, Cabriolet und Sport-Coupé, wie das jetzt zum Verkauf stehende Modell. Dieses wurde an einen Juwelier in Marseille geliefert. Angeblich soll sich der Patron in Molsheim seine Kundschaft ausgesucht haben; die Eliten Europas standen Schlange bei Ettore Bugatti, um eines seiner Gefährte kaufen zu dürfen.

Der «Atalante» ist ein Stück Automobilgeschichte: Er hat Tausende von Kilometern zurückgelegt und nahm an den angesagtesten Rallys seiner Epoche teil: an jenem von Monte-Carlo ebenso wie am prestigeträchtigen Motorsport-Wettbewerb Liège-Rom-Liège, der über einige der schwierigsten Bergstrassen Europas führte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Wagen von einem belgischen Architekten erworben. Dieser lebte während der sechziger Jahre in Kongo, wo er den «Atalante» regelmässig ausfuhr. Als 1963 der Bürgerkrieg ausbrach, flüchtete er mit seiner Frau am Steuer seines Bugatti aus dem Land.

Zurück in Europa, gelangte der Sportwagen in den Besitz verschiedener Sammler. Jetzt wird er auf einen Wert von zwei bis drei Millionen Euro geschätzt. Teuer war er aber schon zur Zeit seiner Produktion: Damals musste man 109 000 Francs investieren, wie die Bugatti-Tarife vom Oktober 1936 ausweisen. Für denselben Preis hätte man gleich drei Exemplare der bekannten Gangster-Limousine von Citroën kaufen können.

Artcurial Motorcars, Salon Rétromobile, Paris Expo, Paris, Auktion 3. bis 5. Februar.

Die klimareligiöse Welle ist eine Absage ans Christentum

Die Klimaschützer wollen, dass wir in Panik geraten. Damit bereiten sie den Boden für Zwang und Gewalt

MARTIN GRICHTING

Die radikalen Weltretter der Klimabewegung malen endzeitliche Szenarien an die Wand. Extinction Rebellion oder die Letzte Generation laden die naturwissenschaftliche und politische Frage, wie es um Natur und Klima steht, religiös auf. Denn wenn von Autobahnklebern und Kunstbeschädigern das Recht gebrochen wird, weist dies darauf hin, dass der politische Diskurs verlassen wird mit der Berufung auf «höhere» Werte. Wohlfeile Apokalyptik heiligt die illegalen Mittel.

Begegnen wir in den klimaprognostischen Horrorvisionen kryptochristlicher Apokalyptik? Dürfen sich die Verwahrer immer leerer werdender Kirchenbänke damit trösten, dass die Gesellschaft heute nicht weniger religiös sei als früher? Es wäre das Bild von der Religion als Zuckerwürfel: Man sieht ihn zwar von Auge nicht mehr, aber er hat sich wohlthuend im Kaffee aufgelöst.

Schön wäre es. Denn dann könnte man sich seitens der christlichen Glaubensgemeinschaften getrost mit Greta Thunberg und ihren Kampfgenossen verbünden. Gestandene Autoritäten evange-

lisch-reformierter und katholischer Provenienz haben sich denn auch dem neuen Kinderkreuzzug angeschlossen.

Ein Blick auf das, was christliche «Apokalyptik» bedeutet, lässt jedoch erkennen, dass wir es bei den klimareligiösen Untergangsszenarien nicht mit der säkularisierten Form christlicher Endzeitvorstellungen zu tun haben. Nicht umsonst wird das letzte Buch des Neuen Testaments schon länger nicht mehr die «Apokalypse» genannt, sondern mit «Offenbarung des Johannes» übersetzt. Denn der griechische Begriff der Apokalypse bedeutet nicht so etwas wie eine ultimative Horrorvision, sondern «Aufdeckung».

Christliche Zukunftsvision

Am Schluss des Neuen Testaments wird enthüllt, was geschehen wird. Das Charakteristikum christlicher Endzeitvorstellung ist jedoch, dass diese Enthüllung zwar in der Form einer Zukunftsvision geschieht, aber in der Vergangenheit form geschildert wird. An entscheidender Stelle heisst es von Jesus Christus in der «Offenbarung des Johannes»: «Siehe, gesiegt hat der Löwe

aus dem Stamm Juda, der Spross aus der Wurzel Davids.»

Denn durch den Tod und die Auferstehung Jesu Christi ist die Entscheidung schon gefallen: Gott hat den Menschen und die Schöpfung angenommen. Deshalb führt die Geschichte nicht in den Untergang, sondern in das ewige Reich Gottes. Die Tage bis zu jener bereits beschlossenen Vollendung soll der Mensch als Zeit der Bewährung durchleben, indem er durch ein Leben aus dem Glauben Gottes ewige Herrschaft vorbereitet, ohne diese je selbst aufzurichten zu können.

Diese Geschichtsphilosophie hat Konsequenzen: Sie hat das Abendland, wenn es seinen Glauben ernst genommen hat, davor bewahrt, das Paradies auf Erden selbst herbeizwingen zu wollen, sei es als «Tausendjähriges Reich», als «Drittes Reich» oder auch mittels der Herrschaft des Proletariats. Denn Gott hat alles Wesentliche schon getan.

Ausdruck dieser Sichtweise, die trotz der Widerständigkeit, ja teilweisen Widerwärtigkeit der Welt zum geduldigen Weitergehen auffordert, ist ein Kirchenlied des evangelischen Dichters Georg Neumark (gestorben 1681):

«Wer nur den lieben Gott lässt walten». Es fordert in christlicher Gelassenheit nicht zu Passivität und Defaitismus auf, sondern zur Sorge um diese Welt: «Sing, bet und geh auf Gottes Wegen, verricht das Deine nur getreu.»

Angesichts der Bedrohungen durch die Welt, die auch menschengemacht sein können, soll der Christ sein Mögliches tun, aber immer im Rahmen dessen, was ihm zusteht, weil er stets auf Gottes Wegen gehen soll. Das hebt sich ab vom Zwanghaften wider- und postchristlicher Ideologien, die mit eigenen Kräften und nicht selten gewaltsam versuchen, das Elysium zu schaffen.

Der Traum vom Zwang

Vor diesem Hintergrund muss man die gegenwärtige klimareligiöse Welle als Absage an das Christentum deuten. Von Bismarck stammt das Diktum: «Wir Deutschen fürchten Gott, aber sonst nichts in der Welt.» Heute scheint es umgekehrt: Man fürchtet zwar Gott nicht mehr, aber dafür so ziemlich alles andere auf der Welt. Das Fürchten ist gegenwärtig der grosse Treiber. Hans Jonas hat es «zur ersten, präliminären

Pflicht einer Ethik geschichtlicher Verantwortung» erklärt.

Vergrößert bei Greta Thunberg heisst das: «Ich will, dass ihr in Panik geratet, dass ihr die Angst spürt, die ich jeden Tag spüre.» Dies ist kein Ausweis christlicher Gottesfurcht, sondern diesseitiger Zukunfts- und Todesfurcht. Das dadurch geschaffene Klima ist geeignet, den Boden für freiheitsentziehende oder gewalttätige Vorgehensweisen zu bereiten. Bei Jonas ist das schon vorgedacht, wenn er zur «Kupierung von Produktionskapazitäten» schreibt: «freiwillig, wenn möglich, erzwungen, wenn nötig.»

Von christlicher Gelassenheit geprägtes Handeln würde sich demgegenüber dadurch auszeichnen, dass es um die beschränkte Wirkung menschlichen Bemühens weiss und dennoch mit den Mitteln der Vernunft versucht, im vorläufigen Diesseits das Mögliche zu tun. Dies im Bewusstsein Georg Neumarks: «Denn welcher seine Zuversicht auf Gott setzt, den verlässt er nicht.»

Martin Grichting war Generalvikar des Bistums Chur und beschäftigt sich publizistisch mit philosophischen sowie religiösen Fragen.