



**B**UGATTI

## Ein Mythos des 20. Jahrhunderts

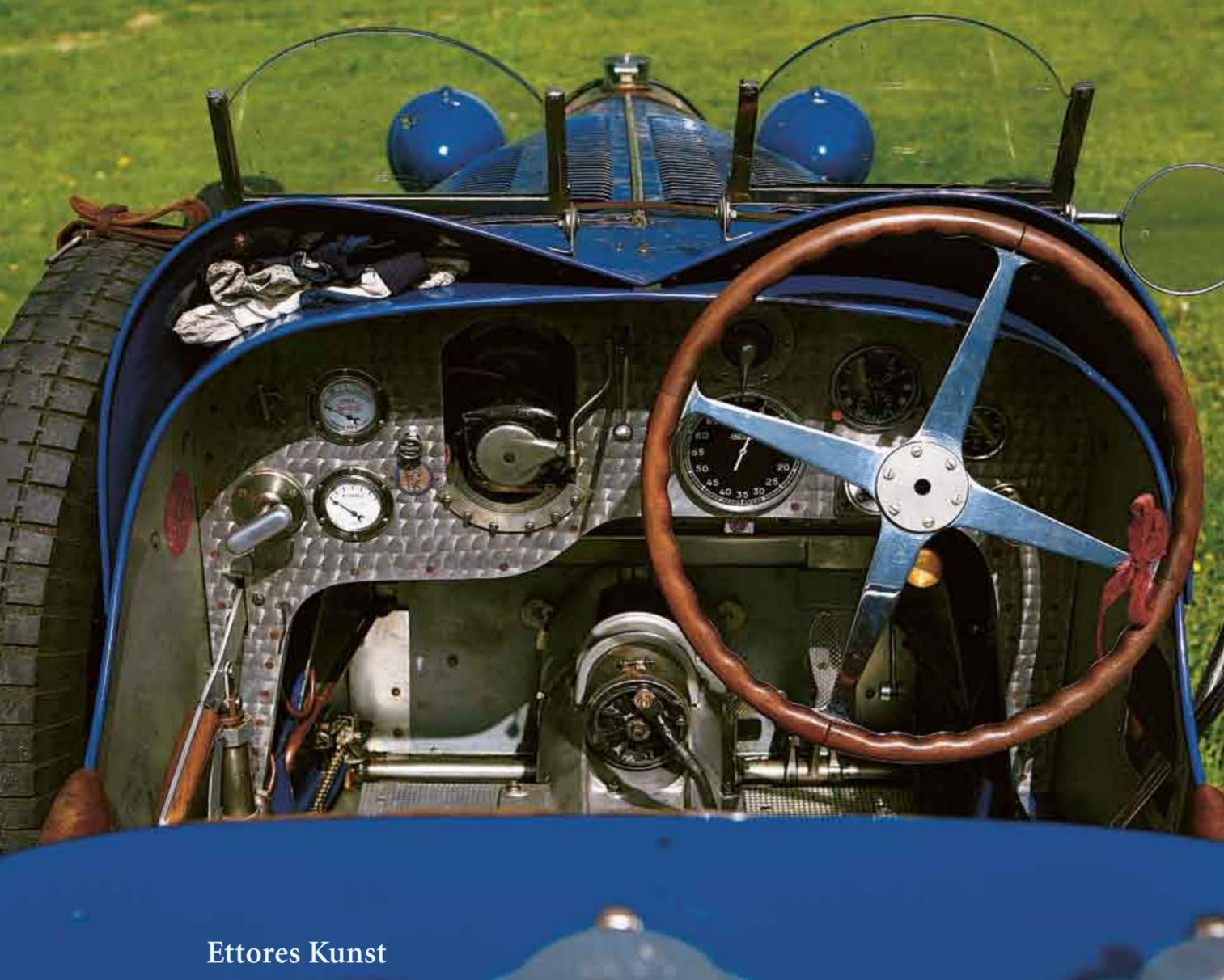
Eine Reise mit dem Bugatti Club Suisse  
in das goldene Maschinenzeitalter

*Mathias Balzer*

*Fotografien von Vanessa Püntener*



Ein vielstimmiges, ohrenbetäubendes Dröhnen erfüllt die Abendluft um das fast hundertjährige Alpenhotel. Das akustische Inferno würde den apokalyptischen Reitern gut anstehen. Aber dies hier ist nicht das Ende der Welt, es ist der typische Klang einer vergangenen Epoche. Es ist das internationale Bugatti-Treffen 2008, das der Bugatti Club Suisse in Zusammenarbeit mit dem Suvretta House im Juni 2008 organisiert hat. Hundertzehn Piloten aus dreizehn Ländern, meist in weiblicher Begleitung, kehren eben von einer Fahrt über den Ofenpass, den Stelvio und den Bernina zurück. Rund um das Hotel ist jeder Platz belegt. Den eleganten Limousinen, wie dem T57, Baujahr 1936, oder dem silbernen T57S, entsteigen elegante Paare im «casual look», einige wenige Autos kehren per Abschleppwagen vom strapaziösen Ausflug zurück, die kostbarsten Fahrzeuge stehen in einem weissen Zelt in Reih und Glied.



## Ettore Kunst

Der Name Bugatti ist zu einem Mythos des zwanzigsten Jahrhunderts geworden. Es waren aber nicht die hochpolierten Luxuskarossen, welche diese Legende begründet haben. Es waren jene blauen, niedrigen, nur mit der nötigsten Technik versehenen Rennboliden, die den Stern «Bugatti» zum Strahlen gebracht haben. Von den zwanziger Jahren bis zum Zweiten Weltkrieg gehörten sie mit unzähligen Grand-Prix-Siegen zu den erfolgreichsten Modellen der Rennsportgeschichte. Ihr Konstrukteur und Designer, Ettore Bugatti, 1881 in Norditalien geboren, war Spross einer Künstlerfamilie. Sein Grossvater war Architekt, sein Bruder ein bekannter Tierbildhauer. Seine Tante Luigia heiratete den Maler

Giovanni Segantini, in dessen Museum in St. Moritz heute noch Art-Nouveau-Möbel des Vaters von Ettore, seines Zeichens Designer, ausgestellt sind. Dem jungen Ettore stand der Sinn aber nicht nach klassischer Kunst oder Verschönerung der Wohnwelt, seine Leidenschaft galt einem Wert, den der amerikanische Dichter Walt Whitman in seiner «Passage to India» 1868 so besungen hat: «Singing my days, singing the great achievements of the present, singing the strong light works of engineers, our modern wonders.»

1909 gründete Ettore Bugatti in Molsheim im Elsass seine Produktionsstätte und lehrte fortan mit seinen begnadeten Konstruktionen und einem bis ins Detail ausgefeilten Autodesign die Fachwelt das Wundern. Ettore konstruierte – eben doch ganz Sohn eines Designers – nicht nur die Karosserien, sondern auch die Elemente des Motors nach dem goldenen Schnitt. Der rechteckige Motorblock eines

Typ-40-Modells zum Beispiel, in dem acht Zylinder untergebracht sind, hat die Proportionen einer mechanischen Skulptur, die auch von Francis Picabia stammen könnte. Und wie die Gemälde des französischen Malers ist auch ein solcher Motorblock Jahre nach dem Tod von Ettore, im Jahr 1947, in die Sammlung des MoMa in New York aufgenommen worden.

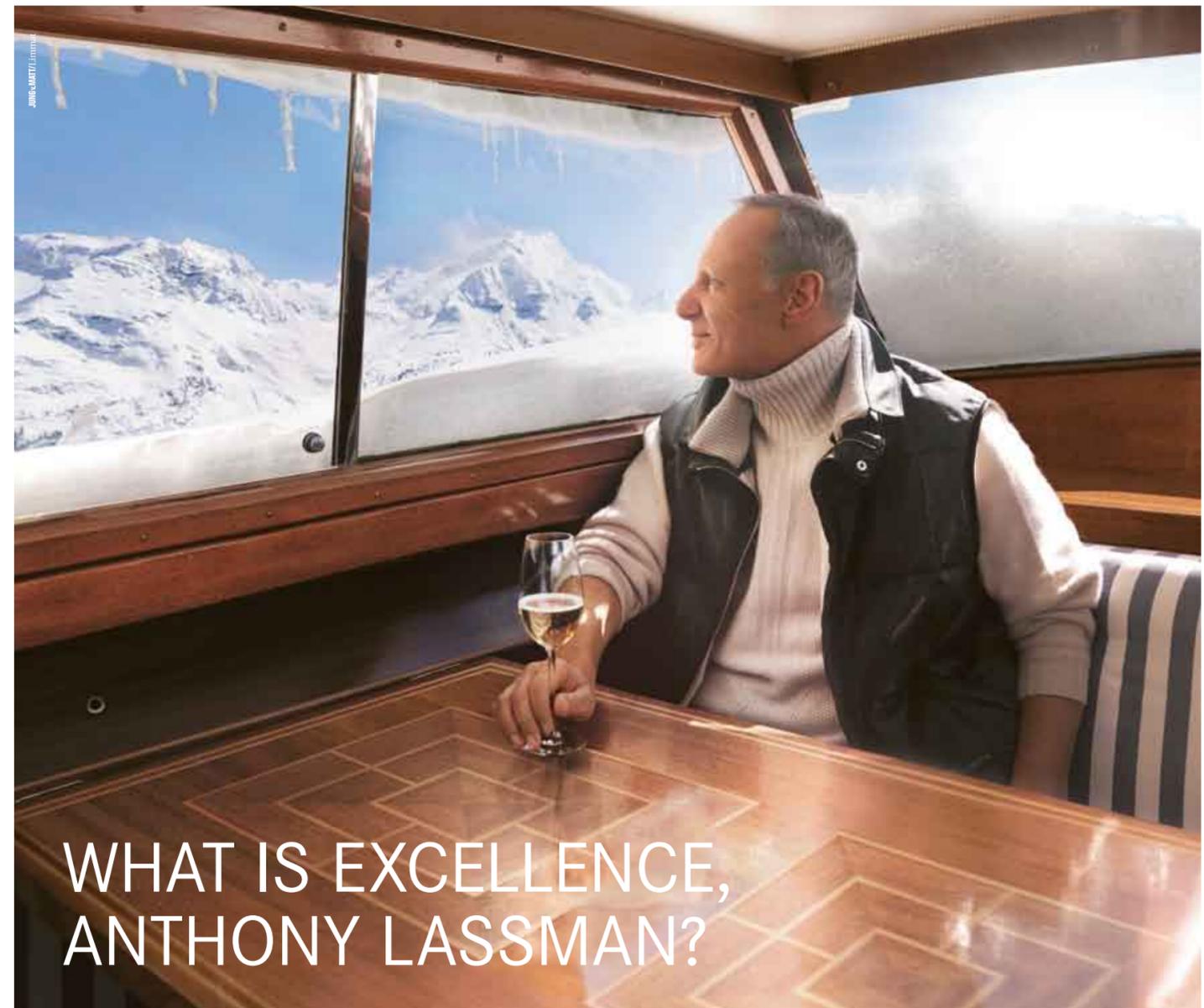


## Schöner als Nike

Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts war die durch Motorkraft gewonnene Geschwindigkeit zum neuen Leitbild der industriellen Revolution geworden. Die Jahrtausende währende Schwerkraft der Erde schien mit diesen «Jungesellenmaschinen» überwunden. Der Mann am Steuer, der freie, wagemutige Pilot, wurde zu einem neuen kulturellen Leitbild. Im selben Jahr, in dem Ettore Bugatti im



Elsass den Grundstein für ein Stück Automobilgeschichte legte, veröffentlichte ein anderer Italiener, der Schriftsteller und Künstler Filippo Tommaso Marinetti, sein berühmtes, aber für heutige Ohren auch verklärendes «futuristisches Manifest», in dem er dem neuen Lebensgefühl folgendermassen Ausdruck verlieh: «Wir erklären, dass sich die



## WHAT IS EXCELLENCE, ANTHONY LASSMAN?

“For me, it’s the combination of a unique ambience and first-class service.”  
Anthony Lassman, editor of “Nota Bene”, an exclusive travel and hotel guide

Perfectionist Anthony Lassman enjoys a tranquil moment at St. Moritz Yacht Club, the highest location of its kind in the world. Yet even when relaxing, he indulges in the passion that has become his career: the search for that certain je ne sais quoi ... The tiny detail that makes the difference between “good” and “excellent”. The defining factor, Lassman believes, is people – employees who are devoted to their work, and who go the extra mile to make clients feel welcome. Lassman’s credo reflects our approach to wealth management at Julius Baer. An approach we would be happy to explain further at a time and place that suit you. The St. Moritz Yacht Club, perhaps?

You can find the entire interview with Anthony Lassman at [www.juliusbaer.com/excellence](http://www.juliusbaer.com/excellence)  
Worldwide in over 30 locations. From Zurich (head office), Crans-Montana, Buenos Aires, Dubai, Frankfurt, Geneva, Hong Kong, London, Lugano, Milan, Moscow, Nassau, New York, Singapore, St. Moritz, Tokyo to Verbier.

Bank Julius Baer & Co. Ltd.  
Via Serlas 23  
7500 St. Moritz  
Switzerland

Your contact at  
Julius Baer Private Banking:  
Heinz Inhelder  
[heinz.inhelder@juliusbaer.com](mailto:heinz.inhelder@juliusbaer.com)  
+41 (0) 58 889 7600

**Julius Bär**  
COMMITTED TO EXCELLENCE

Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie grosse Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen, ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake.»



PATEK PHILIPPE  
GENEVE

Begin your own tradition.



You never actually own a Patek Philippe.  
You merely look after it for the next generation.

  
**GÜBELIN**  
JEWELRY • WATCHES

Calatrava Ref. 5296G,  
Calatrava cufflinks.



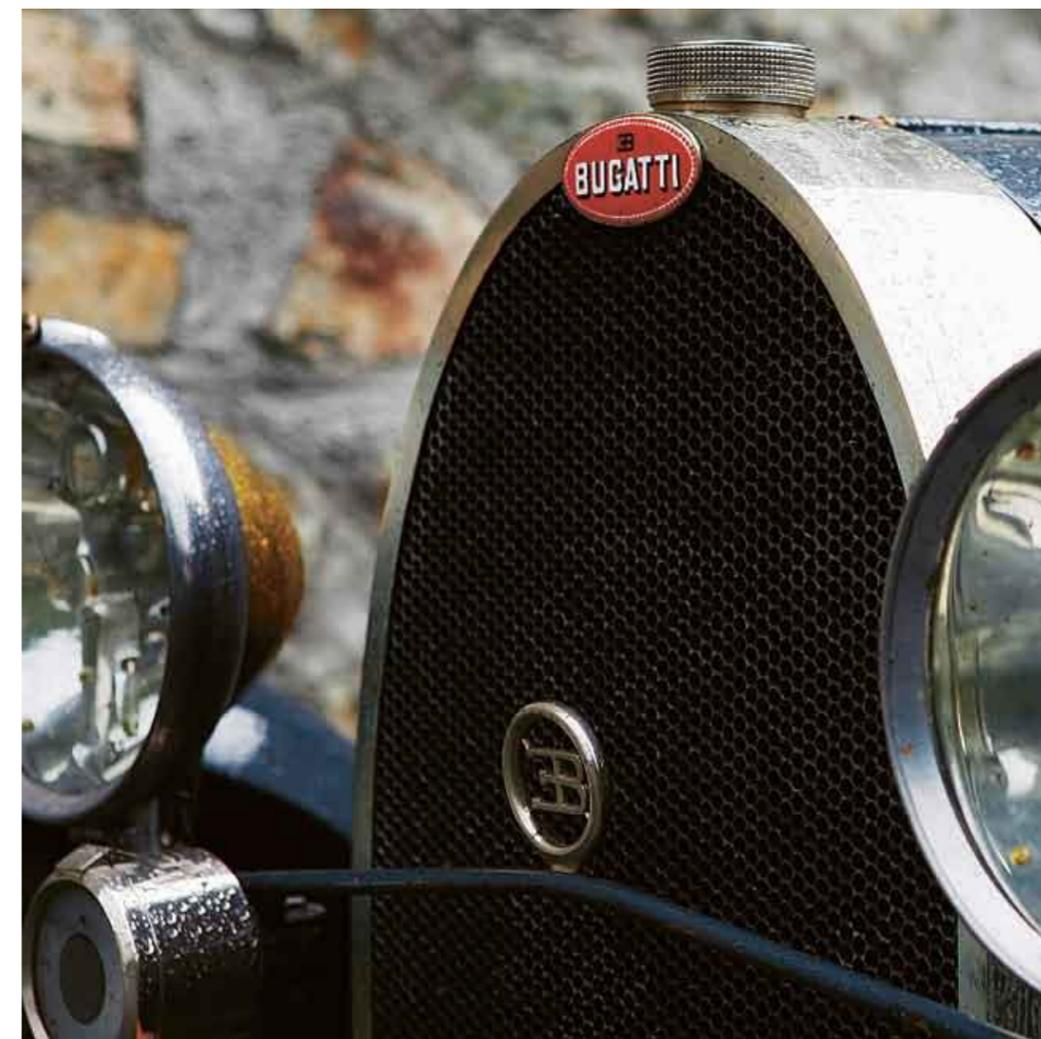
Palace Galerie · 7500 St. Moritz · [www.guebelin.ch](http://www.guebelin.ch)

Die Bugattisti vor dem Suvretta House, die heutigen Sammler und Fahrer jener «neuen Schönheit», scheinen Marinettis gewagte These zu bestätigen. Die Leidenschaft und Hingabe, mit der sie sich nach strapaziöser Dreipässefahrt über die offenen Motorhauben beugen, da etwas Öl nachfüllen, dort gelockerte Schrauben nachziehen oder gar Motorteile ausbauen, steht der Leidenschaft von Kunstsammlern in nichts nach. Die Bugattisti haben jedoch den Vorteil, dass sie an ihren Kunstwerken selbst Hand anlegen dürfen und mit ihnen Geschwindigkeitsräsche erleben können. Erlebnisse, die den Besitzern der Nike von Samothrake verwehrt bleiben. Die Bugattisti, von Berufs wegen wohl alle keine Handwerker, geniessen hier eine Reise in jene Zeit, als der Autopilot auch Mechaniker sein musste oder eben durfte. Hier kennt jeder jeden, man steht sich bei, krepelt die Ärmel hoch, um einander tatkräftig zu helfen, die Boliden für den kommenden Tag reisefertig zu machen. Hier wird Fachsprache gesprochen, Typen- und Motorenummern oder die

jüngsten An- und Verkäufe von Sammlerstücken sind Gesprächsgrundlage. Über allem ein Hauch von Abenteuer, Wahnwitz und Leidenschaft – und das Donnern der Motoren, das sich in ihren Ohren wie eine Sinfonie von Beethoven anhören muss.

## Ein Auto für ein Butterbrot

Dieses hundertfache «Brooomm!» lässt auch am kommenden Morgen das alte Gemäuer des Suvretta House erzittern, als die illustre Gesellschaft mit ihren Boliden Richtung Samedan davonbraust, um dort einen Nostalgieflug mit einer alten Ju-52 zu absolvieren. Die Wagen stehen aufgereiht vor der strahlenden Bergkulisse, der Aperitif auf der Wiese lässt Zeit für Gespräche, wie zum Beispiel mit jener Belgierin mit blondem Zwanziger-Jahre-Pony, die mir mit Stolz ihren Bugatti T37 zeigt und Marinettis These mit Nachdruck bestätigt: Dies sei nämlich kein Auto. «C'est de l'art. C'est de la passion!»



Etwas ruhiger und bescheidener erzählt der bald achtzigjährige Schweizer Hans Matti von seinem Sammlerfieber. Er habe als junger Spund in den fünfziger Jahren auf der Suche nach Ersatzteilen für ein Motorrad auf einem Schrottplatz seinen ersten Bugatti gefunden. Da sich damals niemand für Vorkriegstechnologie interessiert habe, konnte er sein erstes Gefährt für ein Butterbrot erstehen. Die Zeit solcher Entdeckungen sei heute aber endgültig vorbei. Die Produktion der Bugattis war immer limitiert und die heute noch vorhandenen Originale sind allesamt registriert und nur noch für mindestens hunderttausend Butterbrote zu erstehen. Der Wert eines Originalfahrzeugs kann leicht zwei Millionen Schweizer Franken betragen.

Viele Fahrzeuge sind jedoch Produkte manischer Sammler- und Bastlerleidenschaft. So erzählt mir ein französischer «collectionneur» beim Mittagessen auf der Diavolezza, seine Bugatti-Passion habe mit dem Fund eines einzelnen Kühlergrills begonnen. Als junger Mann habe er sich infolgedessen auf die Suche nach dem dazugehörenden Wagen gemacht und so Stück für Stück seinen ersten Bugatti zusammengebaut. Auf meine Frage, wie man denn heute noch zu einem T35-Rennboliden kommen könne, meldet sich ein ebenfalls älterer, bärtiger Franzose mit wildem Haarschopf zu Wort. Erstens müsse man verrückt sein. Denn nur Verrückte haben das Talent zum Glück. Und zweitens gäbe es nur eine wirkliche Möglichkeit: «Il faut voler la voiture!» Sagt's und bestellt noch eine weitere Flasche Weisswein, Pilotenbenzin.



### The police called twice

Dieser etwas anarchistische Unterton der Unterhaltung korrespondiert auch mit anderen Beobachtungen am Bugatti-Treffen. Wer ein Auto aus der Vorkriegszeit fährt, ist nicht unbedingt den Verkehrsregeln der Gegenwart verpflichtet. Das Fahren der Boliden scheint Freiheitsgefühle zu wecken. Denn hier wird gefahren, was das Zeug und die Karosserie hält. Schliesslich haben die Rennbolide ja keinen Tachometer. Wichtig sind nur der Öldruckmesser und die Temperaturanzeige des Kühlwassers – und das Fahrgefühl, das Oswald Iten in der NZZ so treffend als «Purgatorium für jeden vernünftigen Menschen» bezeichnet hat: unbequemes Sitzen, vor allem als Beifahrer, heisse Füsse, da nahe am Motor, das ungeschützte Gesicht im Fahrtwind und das Gehör nahe am Absturz. So erinnern die Bugattisti mit ihren Pilotenbrillen und Lederjacken auch ein wenig an Lausbuben am Seifenkistenrennen. Ihnen spricht der Hoteldirektor am dritten Abend des Treffens denn auch augenzwinkernd ein Lob aus. «You bugattisti did right. The police called twice.»



### Erschrecken Sie nicht

Hundert Jahre nach Marinettis Manifest fristet die Nike von Samothrake im Louvre als kopf- und armloser Friedens- und Siegesengel eher ein Schattendasein angesichts der global rotierenden Kunstproduktion unserer Tage. Marinettis Vision eines goldenen Maschinenzeitalters manifestiert sich heute in weltweit achthundert Millionen Automobilen, die – zwar klimatisiert und mit allen möglichen elektronischen Feinassen ausgestattet – meist im Stau stehen. Der Name Bugatti gehört heute dem Volkswagenkonzern, der mit dem Modell Veyron, dem schnellsten je gebauten Serienwagen, den Mythos der Marke mit «Exklusivität, Luxus und Eleganz» wieder belebt. Die verbliebenen Modelle der berühmten alten Rennbolide sind normalerweise nur in Privatsammlungen oder Automuseen, verstreut über den ganzen Globus, zu bestaunen. Es sei denn, die Bugattisti machen sich, dank dem Bugatti Club Suisse, wieder einmal auf die Piste. Sollten Sie also irgendwann während ihrer Ferien in den Alpen auf einer Passstrasse von einer Art brüllenden und heulenden blauen Seifenkiste überholt werden, erschrecken Sie nicht, es ist bloss ein Gruss aus einer fernen Zeit, es ist «bloss» ein Bugatti.

