

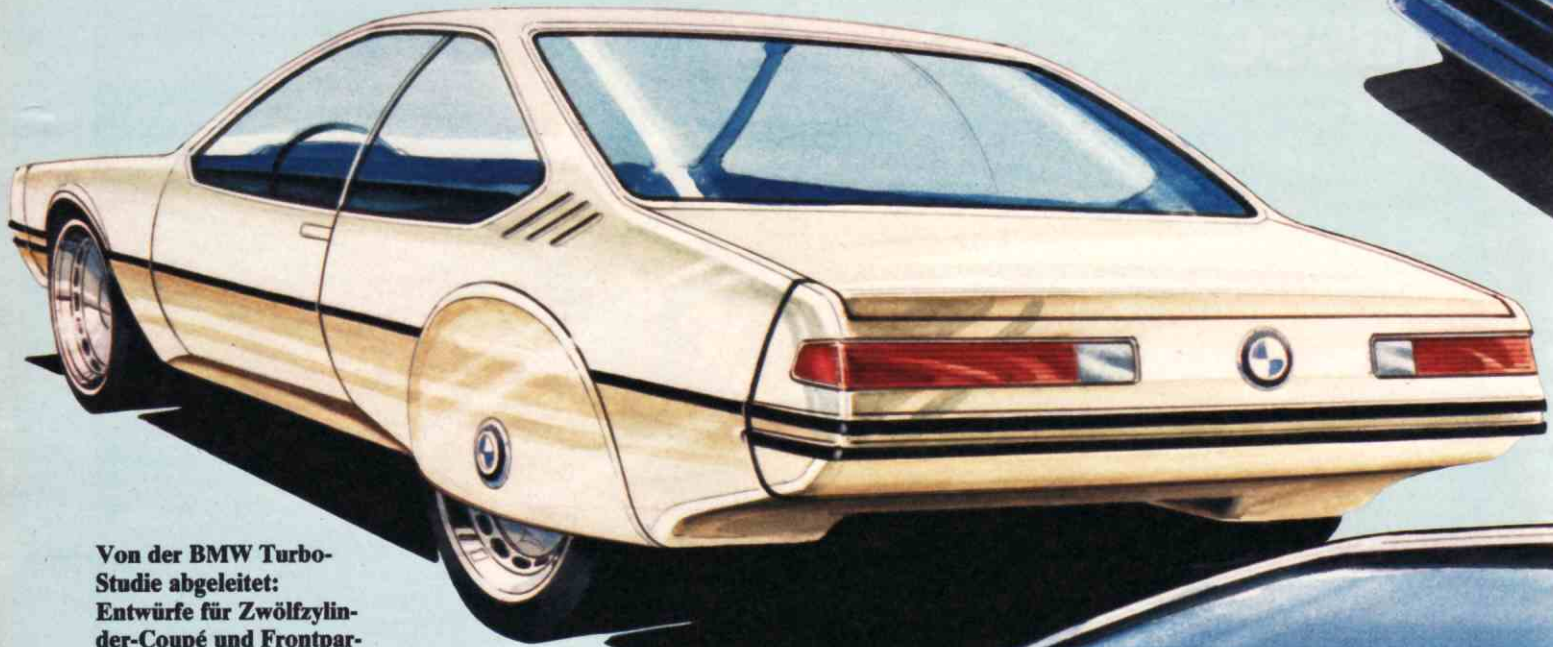
Sechs vor Zwölf

Der Designer Paul Bracq arbeitete vor zehn Jahren an dem zugunsten des Sechszylinders gestoppten Zwölfzylinder-Modell von BMW. Das Projekt ist wieder aktuell.

Seine schönsten Auto-Träume platzten wie Seifenblasen. Wenn sich Paul Bracq, inzwischen 50 Jahre alt und wieder in seiner französischen Heimat arbeitend, an seine Zeit als Chefstylist der Bayerischen Motoren Werke in München erinnert, schwingt ein Schuß Bitterkeit mit: „Der Vorstand hat, geschockt von der Energiekrise, Ende 1973 unser Zwölfzylinder-Projekt gestoppt und Anfang 1974 dann auch noch das 1:1-Tonmodell des neuen Siebener für zu groß befunden.“

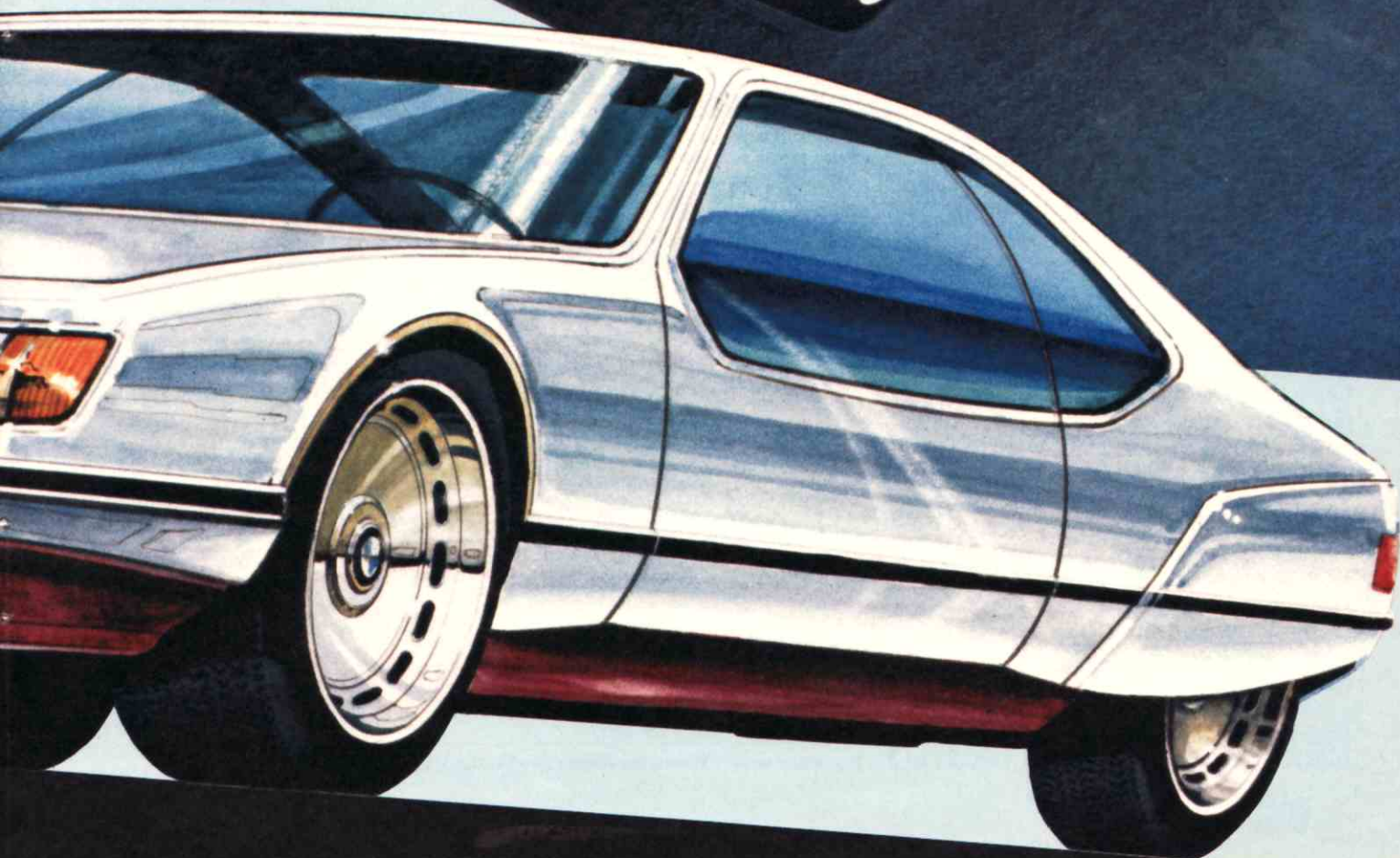
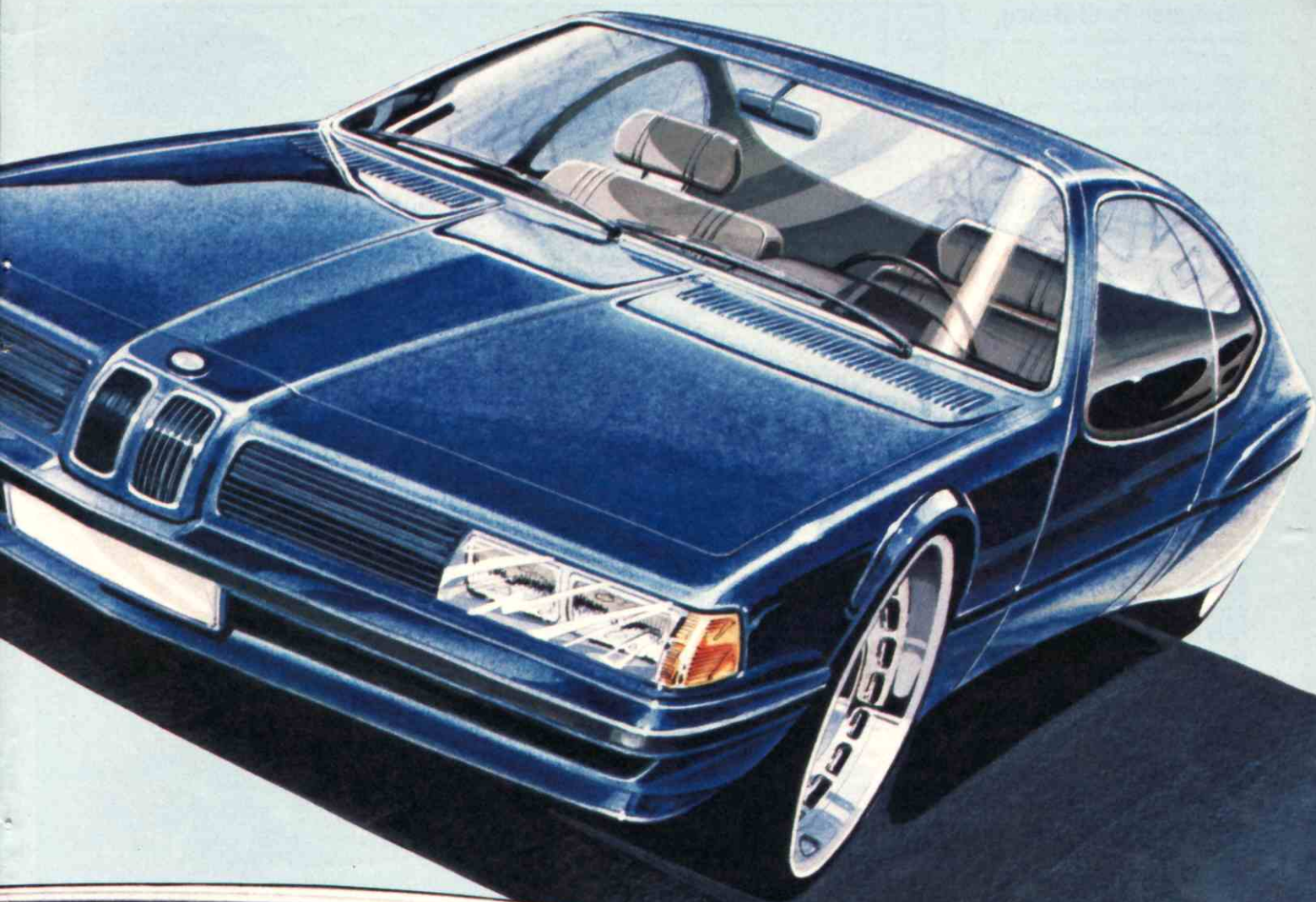
Aus Angst vor der Zukunft und konfrontiert mit Sonntagsfahrverbot, Krisen-Geschwätz und Anti-Auto-Kampagnen verbannte der nervös gewordene BMW-Chef Eberhard v. Kuenheim damals alle elitären Motoren-Zukunftsprojekte in die Schublade und forcierte stattdessen einen biedereren 1800 cm³-Vierzylindermotor für die neue Fünfer-Reihe.

Dabei war das 1971 unter Leitung von Motoren-Konstrukteur Alex von Falkenhausen mit ungeheuer viel Elan und



Von der BMW Turbo-Studie abgeleitet: Entwürfe für Zwölfzylinder-Coupé und Frontpartie-Idee für Coupé und Limousine (rechts)





Designer Paul Bracq

Begeisterung gestartete Zwölfzylinder-Projekt schon weit gediehen. Der zwischen 260 und 300 PS leistende V 12-Motor mit fünf Liter Hubraum hatte bereits erste Probelaufe hinter sich, und Paul Bracq erinnert sich mit Vergnügen an eine Fahrt rund um das Münchener Werk: „Wir hätten vom Image her einen großen Sprung nach vorne gemacht, unser Auto wäre Deutschlands Flaggschiff Nummer eins geworden.“

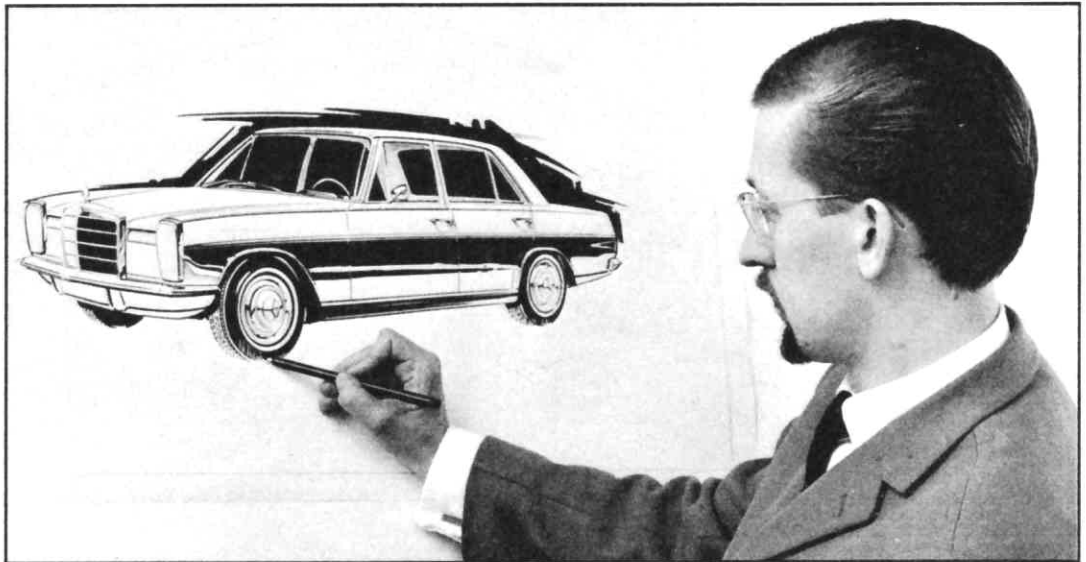
Auch optisch hätten die Bayern mit der Stuttgarter Konkurrenz gleichgezogen. Bracqs Siebener-Entwurf war nämlich satte fünf Meter lang und damit so stattlich wie ein 500 SEL. Außerdem sollte der neue Siebener auch zehn Zentimeter niedriger werden. Bracq: „Ich wollte ein unverwechselbares Auto schaffen.“

Während Bracqs Design-Vorstellungen vom neuen Siebener unwiderruflich zum hausbackenen wirkenden Serien-Siebener deformiert wurden – Kommentar eines BMW-Vorstandsmitglieds: „Das lange Ding paßt so in keine deutsche Einheitsgarage“ – liefen die Arbeiten am Edel-Triebwerk später mit halber Kraft wieder an.

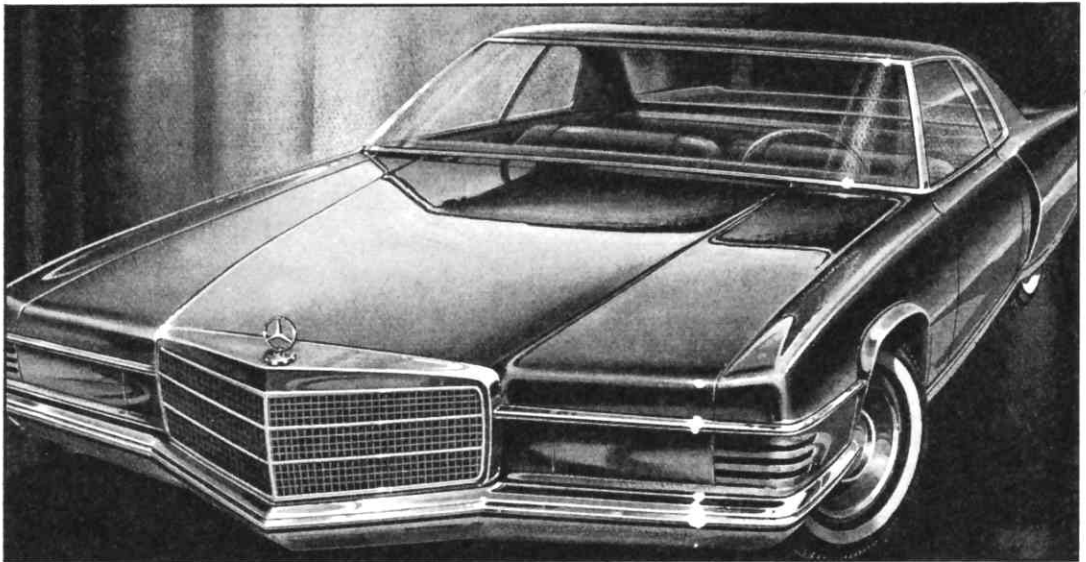
Ins Gerede kam der Motor auch immer wieder. auto motor und sport beispielsweise begrüßte den im Herbst 1977 vorgestellten Siebener so: „Was man langfristig von diesem Auto erwartet, das ist ein Zwölfzylinder.“

Eberhard v. Kuenheim konterte prompt: „Acht- und Zwölfzylinder wären jederzeit auf den Markt zu bringen. Aber wir halten sie nicht mehr für zukunftsweisend.“ Das offizielle Aus erfolgte schließlich Ende 1979. Die nüchtern formulierte Pressemitteilung verkündete den Vorstandsbeschuß: „Trotz technischer Reize haben wir das Projekt zurückgezogen.“

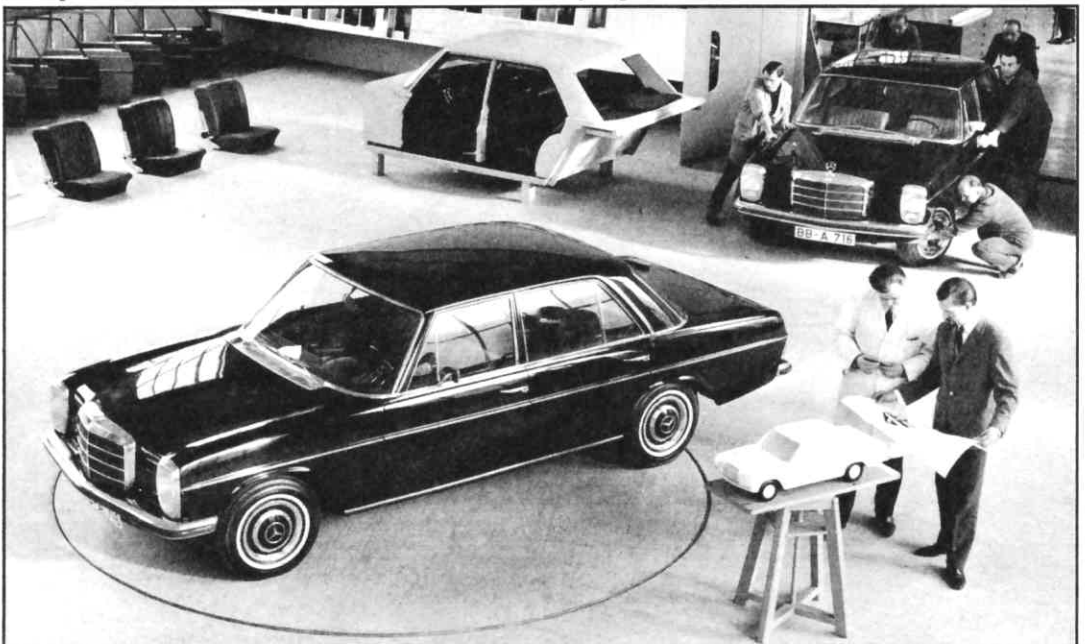
Ganz so endgültig, da ist sich auch Ex-Chefstylist Bracq eini-



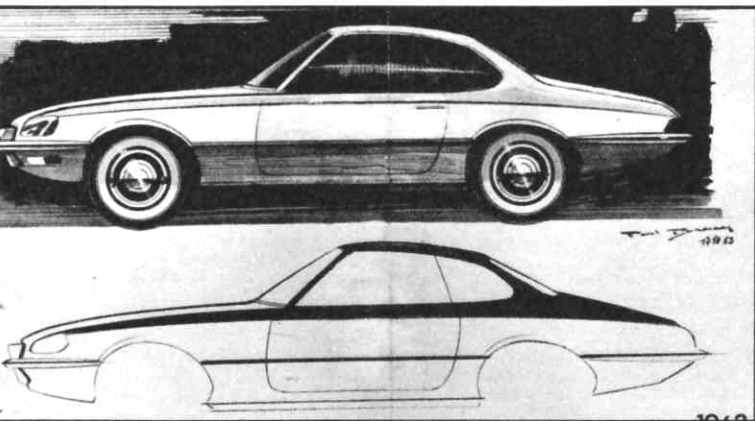
Der junge Bracq im Jahre 1966: Mitarbeit am damaligen kleinen Mercedes



Bracq-Idee für den amerikanischen Markt: S-Klasse-Styling im US-Look



„Daimler ist die Nummer eins“: Bracq im Mercedes-Designstudio



Bracq-Skizzen für das Coupé 230 SL im Jahre 1963



Bracq heute: vom anerkannten Designer zum bekannten Maler

germaßen sicher, scheint die hochkarätige Sache doch nicht zu sein. Nach Jahren scharfer Dementis hüllt man sich im Münchener Hauptquartier auf Zwölfzylinder-Anfragen nur noch in geheimnisvolles Stillschweigen, und angesichts der allgemeinen technischen Ausrüstung in anderen Autowerken ist ein bayerischer Beitritt in den exklusiven Zwölfzylinder-Club wahrscheinlicher denn je. „Die kriegen soviel Druck von Mercedes und Audi, daß etwas geschehen muß“, glaubt der jetzt bei Peugeot in Paris als Chefstylist für Interieur werkende Bracq, für den Daimler-Benz „heute unbestritten die Nummer eins“ ist.

Er jedenfalls zog damals seine Konsequenzen. Bracq, der im Dezember 1969 vom damaligen Verkaufschef Paul Hahnemann (Nischen-Paule) nach München geholt worden war und der unter Hahnemann-Nachfolger Bob Lutz die Dreier-, Fünfer-, Sechser- und Siebener-Reihen formte, kündigte. Im Juni 1974 wechselte er von München nach Paris zu Peugeot, Verkaufschef Bob Lutz ging zur gleichen Zeit und gleichfalls „leicht verstimmt“ als Vorstandsvorsitzender zu Ford nach Köln.

Eines freilich macht Bracq, der in diesem Jahr sein 30jähriges Designer-Jubiläum feiert, immer noch Freude, wenn er an BMW denkt: seine 1972 auf dem Pariser Autosalon vorgestellte Turbo-Studie, die weltweites Aufsehen erregte und – unter anderem – auch das Titelblatt von *auto motor und sport* zierte. Der als Schaustück geplante und auf unzähligen Messen herumgereichte Zweisitzer mit einem aufgeladenen 270 PS-Mittelmotor – Bracq: „Da kamen die Blankoschecks gleich bündelweise ins Haus“ – beendete dann zwar seinen Auftritt als immer noch sehenswertes Teil des BMW-Museums, geriet jedoch zum Vorreiter einer neuen Generation.

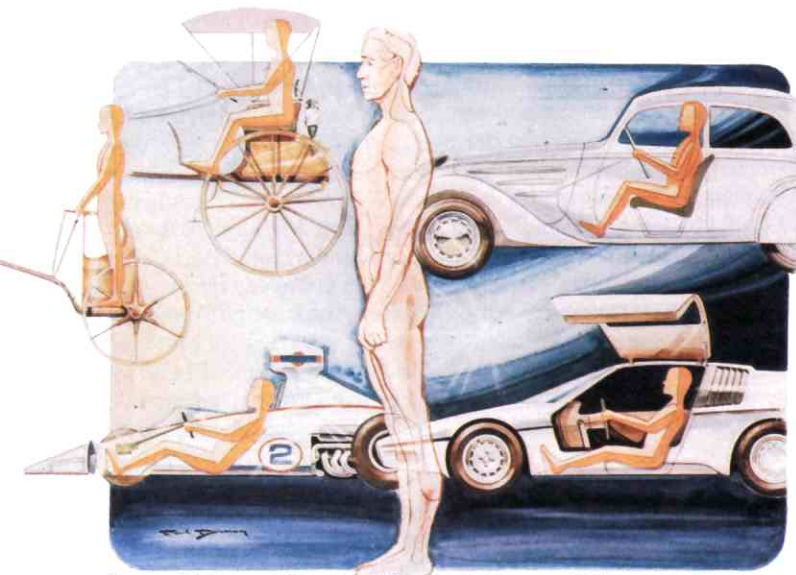
Die Sechser-Baureihe basiert auf dem Turbo, und auch der von BMW-Sportchef Jochen

Neerpasch forcierte M1 ist ein Nachfahre des Turbo“, erläutert der hagere Franzose, dessen Ansichten über heutige BMW-Produkte eindeutig sind: „Eine Marke muß ihr unverwechselbares Gesicht haben. Bei den neuen Dreier- und Fünfer-Autos ist zu wenig geschehen, da war kein Mut zum Risiko vorhanden. BMW ist nicht Rolls-Royce, wo man 20 Jahre lang das gleiche Auto bauen kann.“

Seine Philosophie, die er bei allen seinen Arbeitgebern durchzusetzen versuchte, beschreibt der mit einer Stuttgarterin verheiratete Franzose so: „Design ist zwischen Messer und Kartoffel angesiedelt.“ Unerreichtes Vorbild ist für ihn ohnehin ein Lebewesen. „Meine schwarze Katze“, so schwärmt der in Bordeaux geborene Autofan, „ist für mich Design schlechthin. Das wird niemals altmodisch.“

Autos mit meist sanften Rundungen zeichnete Bracq auch bei seinem anderen deutschen Arbeitgeber. Nach dem Besuch der Pariser Kunstakademie und dem frisch erworbenen Titel eines Holzbildhauers kam er – auf Empfehlung des französischen *auto motor und sport*-Mitarbeiters Jean Bernardet – 1953 zur Karosseriefirma Charbonneau, um dann als wehrpflichtiger Soldat 1954 erstmals mit Daimler-Benz in Berührung zu geraten.

„Mein General hatte einen 300er, und den mußte ich immer zu den Inspektionen nach Stuttgart bringen“, schildert der damals in Lahr im Schwarzwald stationierte Bracq seine Kontakte mit den Schwaben. Die Inspektionsbesuche hatten Folgen. Der junge autobesessene Franzose zeigte Designchef Karl Wilfert einige Arbeiten und wurde prompt engagiert. „Dabei konnte ich fast kein Wort Deutsch“, schmunzelt Bracq, der sich bei Daimler rasch mit einem italienischen Kollegen namens Bruno Sacco anfreundete und mit ihm zusammen – unter anderem – an Modellen wie 190 SL, 300 SE,



Bracq-Philosophie: „Der Mensch ist immer Mittelpunkt“



Der jüngste Bracq: im September 1983 gemalter Ferrari Testa Rossa



Auf die Leinwand gemalt: das 1972 vorgestellte Schaustück BMW Turbo von Paul Bracq

Designer Paul Bracq

220 SE Coupé und Cabrio und auch am wichtigen 600er mitarbeitete.

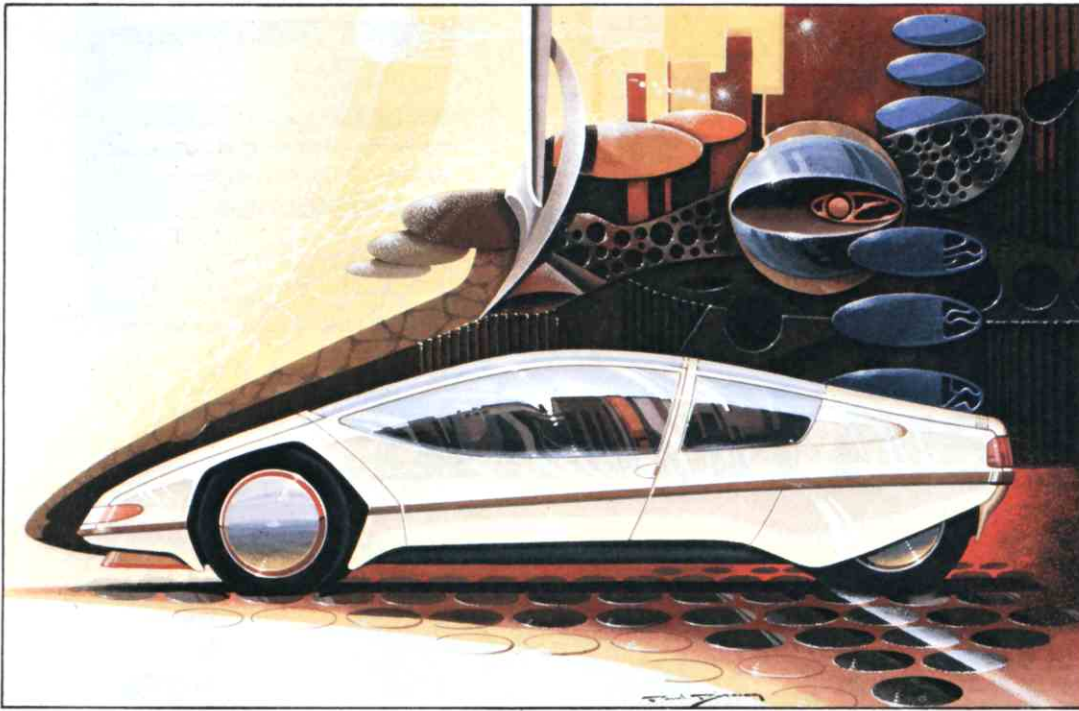
1965 formten Italiener und Franzose noch einträchtig an einem für das 24 Stunden-Rennen von Le Mans bestimmten Sportwagen mit Wankelmotor, aus dem dann aber das rollende Versuchslabor C 111 wurde. Ein Jahr später zog es den heimwehkranken Bracq nach Frankreich zum Karosserie-Hersteller Brissonneau et Lotz, nicht ohne noch eine Schwäbin als Ehefrau mitzunehmen. Geprägt hat ihn Stuttgart ebenfalls. „In den zehn Jahren bei Daimler lernte ich pünktlich und zuverlässig zu werden“, resümiert Bracq, dessen Freundschaft mit dem heutigen Daimler-Designchef Bruno Sacco all die Jahre über bestehen blieb.

Aus seiner Schwabenzeit stammen auch jene Hobbies, die seine Freizeit voll beanspruchen: Sammeln von Spielzeugautos und das Malen. Eine Staffelei im hinteren Teil des Wohnzimmers verrät dem Besucher eindeutig, daß man es hier mit einem Maler zu tun hat – einem Maler freilich, der nur Autos zu Papier bringt.

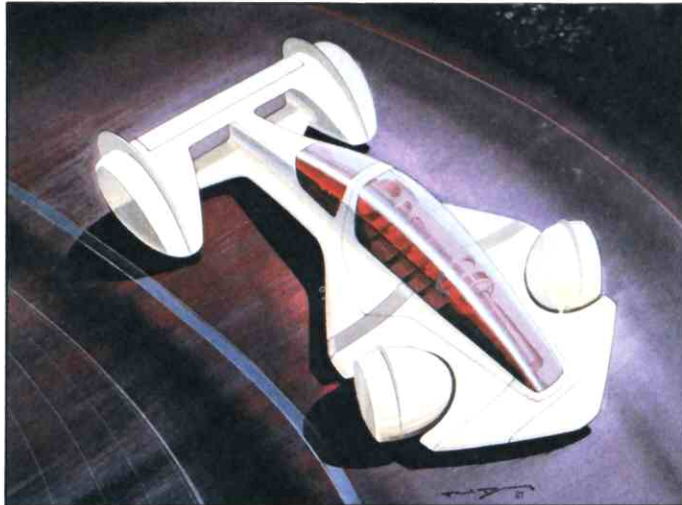
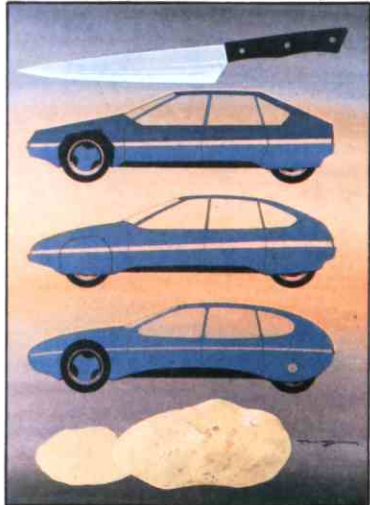
10 000 Mark kostet heute ein echter Bracq, seine Bilder hängen in zahlreichen Galerien, er ist Ehrenmitglied des Daimler-Benz-Clubs von Frankreich, organisierte jetzt gerade eine Ferrari-Gemäldeausstellung in Paris, bereitet eine Mercedes-Gemäldeausstellung für 1984 vor und entwirft daneben für die Peugeot-Boutique Autozubehör mit dem Paul Bracq-Markenzeichen.

So viele Aktivitäten kosten Zeit. Deshalb steht Bracq jeden Tag um sechs Uhr früh auf. „Dann ist der Tag wie ein Stück weißes Papier, das man prägen und neu beschreiben kann“, sagt der in der französischen Geschichte ungemein belesene Künstler – und bemalt das weiße Papier mit Autos.

Uwe Brodbeck



△ Blick in die Zukunft: Bracq-Visionen von Sportwagen und Formel-Rennwagen ▽



△ Paul Bracq: „Design liegt zwischen Kartoffel und Messer – Extreme sind nie gut“



Bis zu 10 000 Mark teuer: Bracq-Gemälde (Ferrari GTO)