

„Der beste Richter für gutes Design ist die Zeit.“



Paul Bracq in seinem Atelier in Bordeaux, ein Modell des BMW Turbo in Händen



Auto-  
Biografie

# Der Magier der Formen und Farben

Einfachheit, flüssige Form, perfekte Proportionen, Eleganz: Diese Faktoren machen gutes Auto-Design aus, sagt Paul Bracq

Die Ideallinie ist ihm wichtig. Er peilt sie auch mit seinem 28 Jahre alten Peugeot 205 GT an, als wir uns einem Kreisverkehr in seiner Geburtsstadt Bordeaux nähern. Ein kurzes Lupfen des Gaspedals, eine kleine Korrektur am Lenkrad, und wir brausen in die nächste Ausfahrt. „Das“, sagt Paul Bracq mit jenem warmen französischen Akzent, der jeden Satz in ein Chanson verwandelt, „macht mir heute noch Spaß!“

Als er den roten 205 kauft, ist er schon zwölf Jahre bei Peugeot in Paris für das Innenraumdesign verantwortlich. Eine klare Anordnung der Anzeigen und Bedienelemente ist sein Markenzeichen. Man findet sie nicht nur im 205, sondern auch im 305, 405 und 505. Auch die Innenräume von 106 und 406 tragen noch Paul Bracqs Handschrift.

Peugeot ist die letzte Station in einem Autodesigner-Leben, wie es im 20. Jahrhundert kein zweites gibt. Denn auch als Automobil-Maler und Bildhauer kommt Paul Bracq zu Ruhm, gewinnt in der renommierten Designschmiede École Boulle einen ersten Preis in der Kategorie Holzskulpturen. Von der futuristischen Bar über Kamine bis hin zu Staubsaugergehäusen hat er schon fast alles entworfen. Zwei Kreisverkehre in Aquitanien, seiner Heimatregion im französischen Südwesten, zieren meterhohe Metallskulpturen von ihm.

Selbst bezeichnet er sich am liebsten als „Sculpteur“, also

Bildhauer, die Beherrschung der dritten Dimension ist ihm wichtig. „Eine schöne Frau wollen Sie ja auch nicht nur auf dem Computerbildschirm sehen, sondern Sie wollen sie anfassen. Deshalb muss man von Autos immer ein 1:1-Modell machen“, lautet seine Philosophie. Typisch Bracq, denn seine Sprache ist so bunt wie die Farben seiner Auto-Gemälde, die bei Sammlern vierstellige Preise erzielen und mittlerweile in die Hunderte gehen. Noch heute steht der 80-Jährige fast jeden Tag an der Staffelei. „Schon als Kind“, sagt er, „wollte ich immer nur Autos entwerfen.“

Damals, vor dem Zweiten Weltkrieg, habe er am liebsten mit kleinen Dinky-Toys-Modellen gespielt. „Ich habe sie peu à peu bemalt oder mit Modelliermasse kleine Änderungen vorgenommen. Als ich größer war, habe ich mir Holz für Flugzeugmodelle gekauft und erste eigene Entwürfe gemacht.“

Kurz nach dem Krieg sorgt ein Zufall für die entscheidende Wende in Paul Bracqs Leben. Die Familie lebt damals in Paris, der Vater ist Handelsreisender und die meiste Zeit unterwegs. „Eines Tages hat uns der berühmte Karossier Saoutchik besucht. Seine Frau hat damals Hüte für meine Mutter und meine Tante gemacht. Er hat meine Modelle gesehen und gemeint, ich müsse auf jeden Fall eine Ingenieurschule besuchen.“

Nach einer Stippvisite in der Werkstatt des Meisters gibt es ▶

FOTO: MARC DE TIENOA



für den 14-Jährigen kein Zurück mehr. Drei Jahre später, ab 1950, besucht er die École Boulle in Paris, die er 1953 abschließt. Schon früh knüpft Bracq Kontakte zur Presse und lernt dadurch den bekannten französischen Autodesigner Philippe Charbonneaux kennen, dessen Assistent er wird. Entwürfe für ein Pegaso-Coupé und eine Präsidentenlimousine von Citroën entstehen.

1954 bis 1957 muss Bracq seinen Militärdienst ableisten. „Ich wollte zur Luftwaffe und wurde in Lahr im Schwarzwald stationiert. Als Unteroffizier war ich für den Fuhrpark verantwortlich und konnte fast das ganze damalige Mercedes-Programm fahren“, erinnert er sich. Irgendwann bringt er zusammen mit einem Chauffeur einen Adenauer-300 zur Inspektion nach Untertürkheim. „Ich habe ein paar Entwürfe mitgenommen, aber eigentlich wollte ich in der Presseabteilung nur ein paar Silberpfeil-Poster schnorren, um meine Bude zu dekorieren.“

Zufällig trifft er Wilhelm Fürst von Urach, damals Prokurist bei Daimler-Benz, und zeigt ihm seine Entwürfe. „Acht Tage später ruft von Urach in der Kaserne an: Ich solle unbedingt nach Stuttgart kommen. Ich habe mir Urlaub genommen, und von Urach ist mit mir nach Sindelfingen zu Karl Wilfert gefahren, dem Chef der Versuchs- und Karosserieabteilung. Der hat sich meine Zeichnungen angeschaut und gesagt: Okay, Sie kommen zu mir!“

Im März 1957 fängt Bracq bei Mercedes an. „Es war kalt, ich hatte ein winziges Gehalt, ein kleines



Bracq am Firmen-300-SL. Privat probiert er Porsche: „Das wurde geduldet“

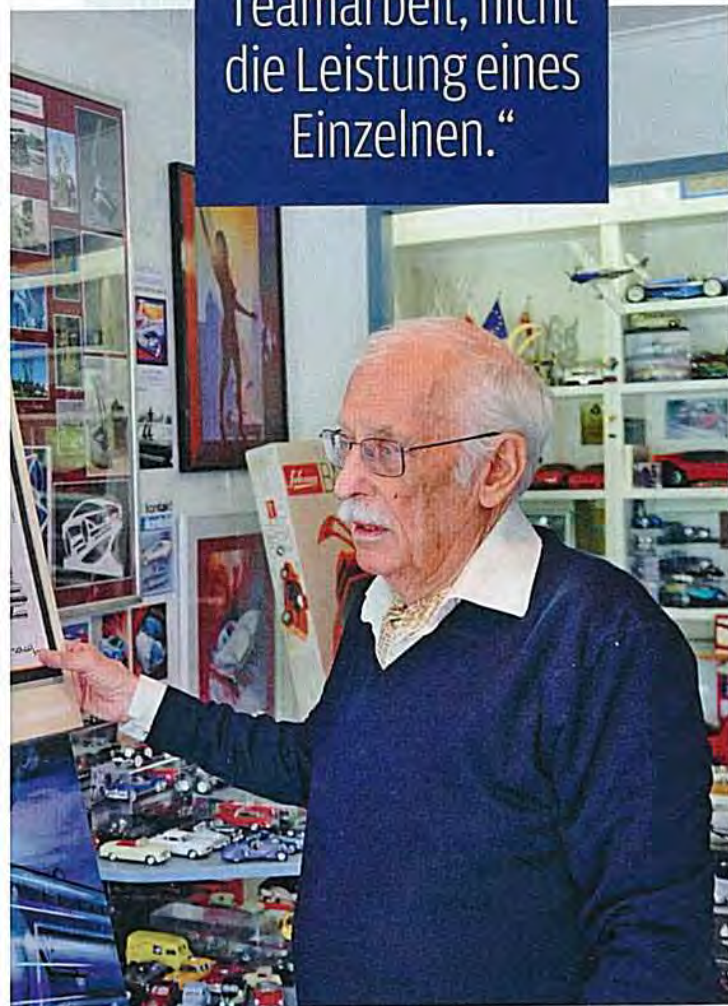


„Der 6er ist ein 5er-Coupé. Ich hätte das Auto gern aggressiver gehabt“





„Stilistik ist Teamarbeit, nicht die Leistung eines Einzelnen.“



**1** Den W 108-Pick-up zeichnete Bracq 2010. Sein 600er-Pick-up wurde in den USA gebaut **2** Sohn Boris und Tochter Isabelle sind ebenfalls Designer. Sie haben „Les Ateliers Paul Bracq“ gegründet und restaurieren heute für Kunden jene Mercedes, die ihr Vater einst entwarf **3** Seit 53 Jahren verheiratet: Alice Bracq, Stuttgarterin mit russischen Wurzeln und Textildesignerin **4** Ein Smart von 1957?



Zimmer ohne fließendes Wasser und sprach nur gebrochen Deutsch.“ Trotzdem zählt diese Zeit für ihn zu den schönsten Abschnitten seines Lebens. „Wissen Sie, die Entwicklung war damals ungeheuer dynamisch. Kein Marketing hat uns reingeredet. Das habe ich so nie wieder erlebt.“

Schnell verpasst Wilfert dem 23-Jährigen den Namen „Bracqasso“, weil er als Erster farbige Entwurfszeichnungen macht. „Béla Barényi, der Chef der Vorentwicklung, hat mir sofort einen Prototyp seines K-55 gezeigt, seiner Vision des perfekten Alltagsautos. Das war ein Auto mit einem Dach, das jenes der Pagode vorwegnahm. Und er hat mich gefragt, ob ich das Dach ein bisschen schöner machen könne.“

Es folgt eine rastlose Zeit. „Wir waren eine verschworene Gemeinschaft-Versuch, Prototypenbau, Stilistik, alles unter einem Dach.“ Bracq überarbeitet das Heckscheiben-Design des 190 SL und ist in die Entwicklung des W 111-Coupés eingebunden. Bald ist er für die Design-Vorentwicklung verantwortlich. „Der W 111 hat den Mercedes-Stil der Zukunft vorgegeben. Von da aus war es ein logischer Schritt zum W 113 von 1963, der Pagode.“

Erste Ideenskizzen zeigen den neuen Roadster noch mit 190-SL-Dach. „Aber Wilfert und Barényi haben gesagt: Wir müssen die Sicht verbessern und brauchen einen bequemeren Einstieg. Das Pagodendach ist also kein Stilistik-Gag, sondern erfüllt eine sicherheitsrelevante Funktion.“

Bei den Mercedes-Modellen der 1960er-Jahre kommt Bracqs Stilempfinden besonders klar zum Ausdruck. Klare Linien prägen 600er sowie W 108/109 und Strich-Acht. Trotzdem sucht er eine neue Herausforderung. „Ich hatte die Schubladen voller Ideen und wollte in Frankreich eine Designschmiede wie Pininfarina aufbauen. Also bin ich 1967 zu Brissonneau et Lotz gegangen.“

Das Unternehmen verdient sein Geld im Eisenbahnbau, unterhält aber auch eine kleine Designabteilung für Züge und Automobile. Paul Bracq arbeitet an der Linienführung des Hochgeschwindigkeitszugs TGV mit und entwirft ein Simca-1100-Coupé. Doch sein größter Wurf ist ein Coupé auf Basis des BMW 1600 TI. „Die Idee stammte von Max Hoffman, der sich ein solches ▶

Paul Bracq: Zeitlose Eleganz ist sein Markenzeichen



W 111-Coupé: „Im Prototyp habe ich meinen Heiratsantrag gemacht“



W 113: Auch ohne das legendäre Hardtop macht die Pagode eine Top-Figur



W 100: Der Pullman misst 6,24 Meter – auch stilistisch ein Mammutwerk



W 108/109: Das filigrane Dach ist auch hier typisches Markenzeichen



W 114/115: Limousine und Coupé weisen den Weg in die 1970er-Jahre

FOTOS: MARC DE TIENDA (7), HERSTELLER (2), J. BURKELING, B. HANSEL MANN



„Unser Beruf ist subjektiv. Sie können Schönheit nicht messen.“



**E25:** Vom BMW Turbo gab es zwei Varianten, diese ist die ursprüngliche



**5er (E12):** Die Idee für das zum Fahrer gewandte Cockpit bringt Bracq mit



**2002 turbo:** Das 02er-Design entwickelt Bracq lediglich weiter



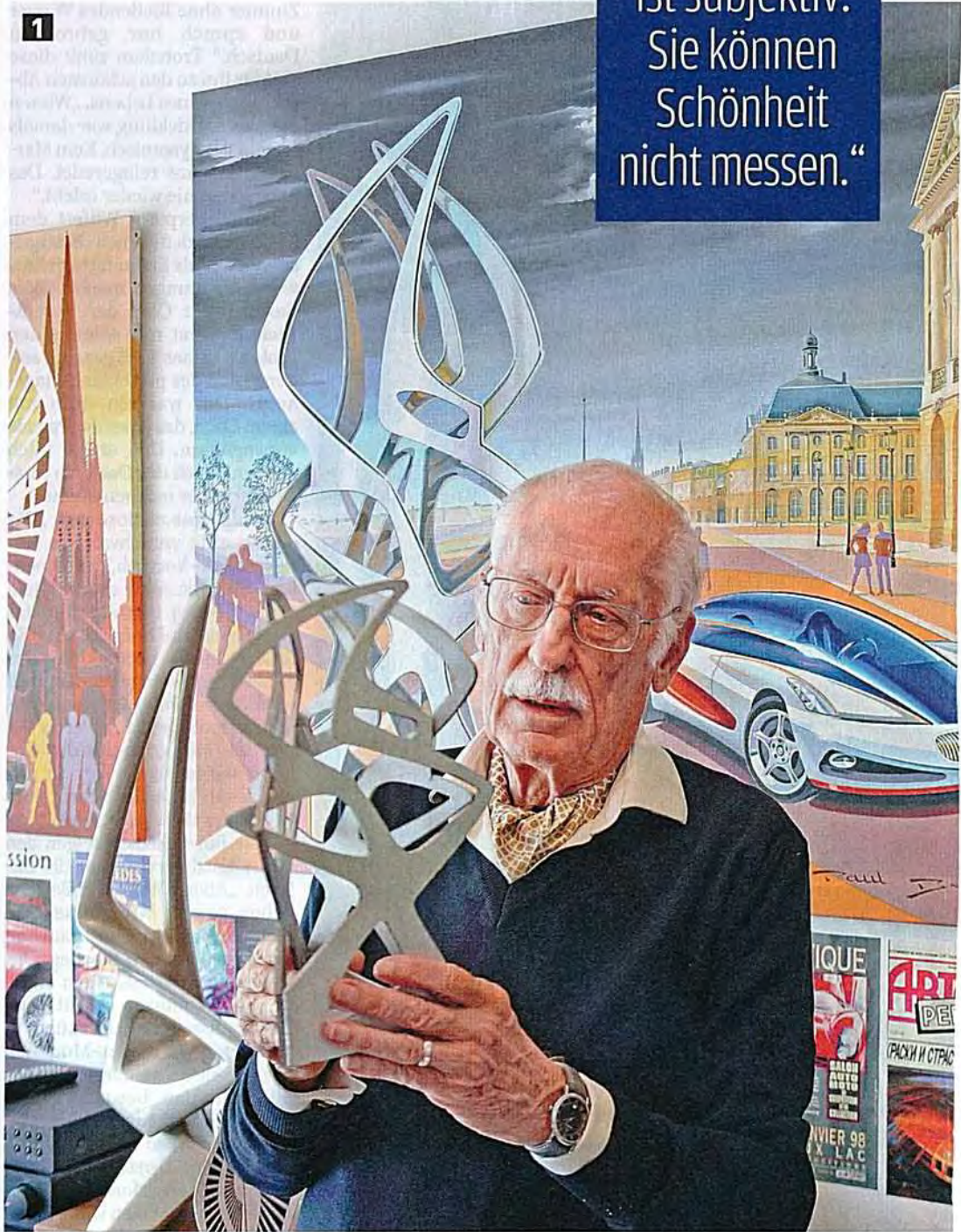
**3er (E21):** Als der erste 3er 1975 kommt, ist Bracq schon bei Peugeot



**6er (E24):** Bracq will einen noch aggressiveren Entwurf verwirklichen



**7er (E23):** Er kommt 1977. Die ersten Design-Ideen stammen von Bracq



**2**



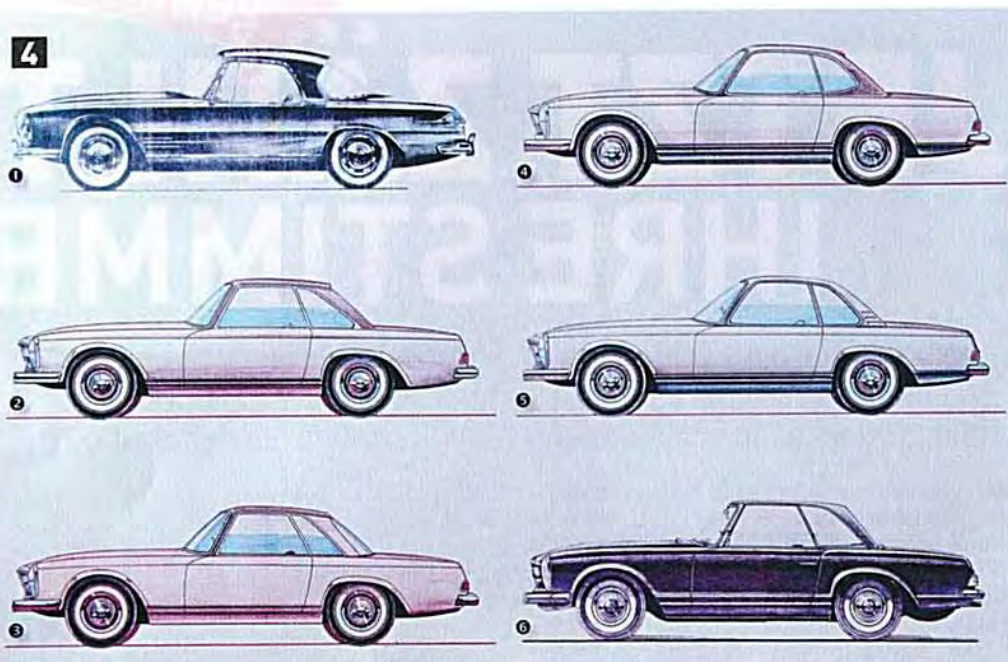
**1** Paul Bracq sieht sich als „Sculpteur“. Er mag amerikanisches Streamline-Design, bewundert die Entwürfe von Franco Scaglione **2** In Bordeaux vor einem 300 SEL 6.3 **3** Mit Autor Peter Michaely im winzigen Atelier

**3**



FOTOS: MARC DE TIENVA (8), HERSTELLER (1), B. HANSELMANN, K.-J. KROTH, S. KRIEGER





MERCEDES 250 SL PAGODE DESIGN ENTWICKLUNG -

4 Die Schritte in der Entwicklung des Pagoden-Stils zeigen diese Zeichnungen 5 Das Coupé auf BMW-1600-TI-Basis wurde nie gebaut. Leider 6 Die Turbo-Studie entstand anlässlich von Olympia 1972 in München 7 Das typische Peugeot-Innenraumdesign der Spät-70er und 80er. Aktuelle Autos, die Bracq gefallen? Audi A1 und Aston Martin DB9



Auto für den US-Markt wünschte. Doch die großen B&L-Kunden, Renault und Peugeot, haben solchen Druck ausgeübt, dass das Projekt eingestellt wurde.“

Sie können indes nicht verhindern, dass Paul Bracq 1970 als Designchef zu BMW geht. Dort wird der US-Amerikaner Bob Lutz, damals Verkaufsdirektor und als Querdenker berüchtigt, sein Mentor. „Er hat mir den Rücken freigehalten, und ich konnte meiner Kreativität freien Lauf lassen.“ Mit dem ersten 3er, dem ersten 5er und dem 6er-Coupé sowie Entwürfen für den späteren 7er prägt Bracq das BMW-Design wie kaum ein Zweiter.

„Lutz hat mich auch entscheidend dabei unterstützt, den Turbo von 1972 zu entwerfen. Der Vorstand war zunächst skeptisch, aber der Erfolg gab uns recht“, erinnert sich Bracq. Auf Basis der Turbo-Studie entsteht sogar ein Prototyp mit V12. „Aber dann kam die Ölkrise, und das gesamte Projekt war gestorben.“

Auch Bracq weht bald Gegenwind entgegen. „Es hat nicht jedem gefallen, wie unabhängig Bob Lutz agiert hat. Und jeder wusste, dass ich sein Mann war.“ 1974 geht Lutz als Chef zu Ford Europe in Köln. „Da war klar, dass es für mich bei BMW keine Zukunft gab.“

Peugeot bietet ihm den Chefposten als Interieur-Designer an, verbunden mit einer Gehaltserhöhung. „Natürlich war das ein Kompromiss, aber ich habe ihn nie bereut und bin 24 Jahre geblieben. Wir hatten eine gute Zeit in Paris, und meine beiden Kinder konnten die besten Schulen besuchen.“ Selbst einem Abwerberversuch von Audi widersteht Paul Bracq in jener Zeit.

Seine persönliche Ideallinie war ihm wichtiger. Peter Michaely

7

