

Bugatti Atlantic SC - eine Replika für 2 Millionen Dollar?

Der Handel mit hochwertigen Oldtimerfahrzeugen ist in Tschechien erst in den Kinderschuhen und schon zeichnen sich Trends, denen man rechtzeitig den Riegel vorschieben sollte. Nach der umstrittenen „Restaurierung“ eines inexistenten Supertatra T 80, ist jetzt ein Bugatti an der Reihe.

Bugatti Atlantic SC, eines der wertvollsten Fahrzeuge der Welt, ist im Classic Car Center in Prag-Schmíchov ausgestellt und für ca. einen Zehntel seines Wertes zum Kauf angeboten, oder sind wir hier Zeugen, diplomatisch gesagt, eines Versuches, eine teure Replika zu verkaufen...?



Der magische Name Bugatti zieht schon seit 80 Jahren Reiche und solche an, die sich gern so fühlen. Die Creme der Vorkriegsgesellschaft kaufte sich Bugatti, ließ darauf individuelle Karosserien schneiden und Bugatti-Rennfahrer gewannen alles, was zu gewinnen war. So entstand um diesen Namen völlig verdient eine Erfolgs- und Ruhmaura. Selbstverständlich zieht solcher Erfolg und damit verbundener finanzieller Profit auch Zeitgenossen an, manche mit etwas problematischen Absichten.

Es ist auch kein Geheimnis, dass auch der reiche Unternehmer Čeněk Junek beim Zoll und Steuern Geld sparte, als er einen Bugatti ausfuhr und mit den selben Dokumenten aus Molsheim für seine Frau Eliška Junková einen ganz neuen gelben Rennwagen mit der gleichen Fahrgestellnummer einfuhr.

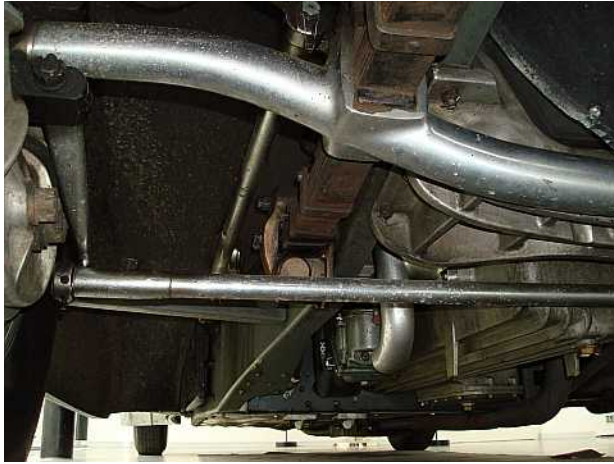
Für junge und weniger bemittelte Fans der Bugatti-Fahrzeuge werden schon fünfzig Jahre Repliken z.B. auf der Volkswagenbasis gebaut, für reichere werden Bugatti-Fahrzeuge in Argentinien in einer hochwertigen Ausführung gebaut. Diese Fahrzeuge haben auch eine anspruchsvoll hergestellte Zeitpatina und verschiedene künstliche

Abnutzungsstellen, damit ein unechter Bugatti (eine Fälschung oder Replika) nicht sofort erkannt wird. Es ist klar, dass diese Häufung dem Fachmann nicht entgeht und man zu den Rallyes der renommierten Clubs im Ausland aber auch in der Tschechischen Republik ab und zu solches Fahrzeug antrifft.



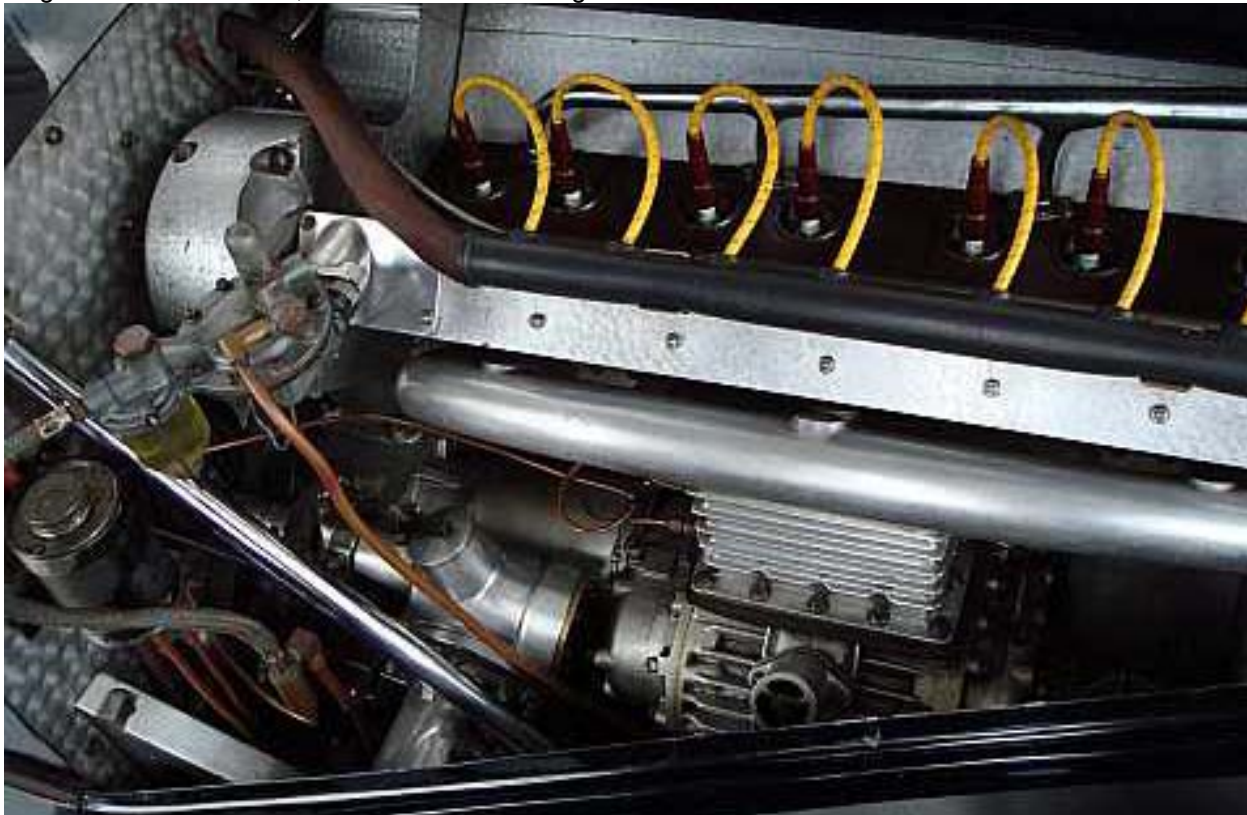
Bugatti ist eine wirkliche Noblesse und wie der Klassiker sagt, „noblesse oblige“, was zu einer absurden Situation führt, dass auch renommierte (z.B. französische) Clubs ihre Mitglieder decken, die sich einen Bugatti kauften, der entweder neu geboren, aus sehr vielen verschiedenen Teilen zusammengesetzt, oder sogar als Fälschung gebaut sind. In England werden alle Fahrgestell- und Motornummern veröffentlicht.

Ich ziehe den Hut vor den Fertigkeiten der Handwerker ab, die sich an der Herstellung solcher Fälschungen mit ihrer qualifizierten Hand beteiligen und letztendlich auch unterschreiben. Einer davon ist der Däne Eric Koux, jedoch findet man solche auch in Tschechien. Aber eine Replika nicht zuzugeben? Wo bleibt dann die Ethik? Die Erläuterung haben Sie wahrscheinlich selbst erraten: „not olet“, sagten schon die alten Römer, nämlich: Geld stinkt nicht und das gilt mancherorts heute noch.



Wenn ein beschädigter Rembrandt gefunden und restauriert wird, so ist es ein restaurierter Rembrandt. Wenn ein Maler eine gleich bessere Kopie des echten Rembrandt schafft, so bleibt es, wenn auch perfekt, nur eine Kopie. Wenn er sich altes Holz, altes Leinen aus der Rembrandt-Zeit beschaffte und mit seinen Farben malte, so handelt es sich um eine Kopie – und falls es darunter sogar "*Rembrandt v. Rijn*" schreiben würde, dann ist es eine Fälschung und solche Tat fällt in die Zuständigkeit der Kriminalpolizei. Ähnlich ist es mit den Fahrzeugen – entweder ist es ein restauriertes Original, oder auf der Vorlage des Originals gebaute Replika, auch wenn man Fahrzeugteile der gleichen Automarke verwendet...

Die berühmte Firma Agusta, ausgewählt als Beispiel aus mehr als dreißig Firmen, baute aus eigenem Material und Originalteilen und nach altem Design erfolgreich eine MV Agusta – wenn sie jemand als ein Original verkaufen wollte, würde eine Straftat begehen.



Selbstverständlich konnte ich nicht anders und fuhr nach Prag-Smíchov, obwohl ich nicht zu der tschechischen Unternehmerobererschicht gehöre und somit auch keine Einladung zum Treffen der Schönen und Reichen erhielt, zu dem Herr Kotlařík aus dem schon erwähnten Prague Classic Car Center einlud. Gewiss könnte das Fahrzeug schon längst verkauft sein, wenn er es für 10 bis 12 Millionen Dollar anbieten würde. Hier wird es für 2 Millionen Dollar angeboten. Sie staunen und fragen warum? Es wissen doch alle „dass was nichts kostet, ist auch nichts Wert“, oder warum hat der erfolgreiche Textilmagnat Ralf Loren (alle kennen Trikots Marke Polo, oder deren Fälschungen) gleich 15 Millionen Dollar für das „völlig“ identische Fahrzeug ausgegeben. Diese Diskrepanz fiel nicht nur mir auf, aber wahrscheinlich auch allen, die einen gesunden Verstand haben, der nicht durch den eigenen Erfolg, bzw. leicht erworbenes Vermögen verblendet ist.

An der Rezeption wurde ich durch eine professionell höfliche Dame empfangen und auch wenn ich nicht angemeldet war und mich mit keiner VIP-Karte ausweisen konnte, durfte ich hinein gehen. Zuerst bewunderte ich im Erdgeschoß fachmännisch restaurierte Klassiker der Oldtimerszene, bis auf einen Triumph in einer nicht gelungenen grünen Farbe - à la BRG, aber eben, nur wie. Sonst war alles perfekt, wie in jedem renommierten Geschäftshaus mit Oldtimerfahrzeugen, wo auch immer in Europa westlich der Moldau. Mit dem Essen kommt der Appetit, ich hatte mich getraut und fragte nach dem Zugang in die obere Halle, wo sich wirkliche Raritäten befinden. Ich war ziemlich gespannt, wie es ausgeht, weil meine zwei Kollegen einfach der Tür verwiesen wurden. Nach einer kurzen Weile kam ein lächelnder, gut gelaunter Gentleman, überprüfte mich unversteckt vom Kopf bis zum Fuß und forderte mich auf, ihn in die obere Etage zu folgen. Wahrscheinlich bestätigte sich das Sprichwort, dass „Kleider Menschen machen“. Mein heller englischer Gabarden-Trenchcoat, Schuhe vom Rossi und Burberry-Schal machten ihr eigenes. Ich fühlte mich geehrt.

Herr Kotlařík schaute sich um und leitete ein interessantes Verkaufsgespräch ein, ergänzt mit genauen technischen Angaben über die Geschichte der einzelnen Fahrzeuge. Am interessantesten war eine fast erotische Ausführung über die Schicksale der majestätisch und perfekt neugeborenen Minerva, früher einer berühmten Stripperin in den USA gehörend. Auf die Frage nach der Quelle dieser pikanten Geschichte bekam ich auch nach zwei Monaten keine Antwort.

Anschließend traten wir gemeinsam, ich mit verhaltenem Atem, zur Ikone der Oldtimerwelt. Vor mir stand Bugatti Atlantic 57 SC (SC bedeutet kürzer und niedriger). Fahrzeugfarbe ist im tiefen Blau, fast schwarz, ausgeführt, die Ehrwürdigkeit und das Mysterium eines solchen Juwels unterstreicht. Absolut unberührte Karosserie, ich schaue mir jede Schraube an, Nieten als Wirbelsäule eines Bugattosaurus über das ganze Fahrzeug führend, die Kanten der Scheiben und die Gummidichtungen. Dabei höre ich der spannenden Schilderung des Zugunglücks, bei dem dieses Fahrzeug total zerstört wurde und beide Reisenden darin starben. Zum Schluss brannte das Fahrzeug angeblich auch aus. Wenn ich die Geschichte nicht kannte, würde ich anfangen zu heulen. Herr Kotlařík führt fort, dass bei der Fahrzeugreparatur Originalteile, nach dem Unfall repariert, verwendet wurden und nur die Karosserie im Jahr 1996 entstand, einfach gesagt, es ist heute ein perfektes Fahrzeug.[^]

Vor dem Krieg wurden in Molsheim drei Fahrzeuge produziert, deren Fahrgestell- und Motornummern bekannt sind. Das hellblaue ist schon lange Eigentum von Dr. Williamson, Neurologe in New York, das schwarze ersteigerte R. Loren und Wrack vom Zugunglück hat die Fahrgestellnummer 57473. Aus der Literatur wissen wir, dass diese dritte Fahrzeug um das Jahr 1955 so zerstört wurde (twisted chassis), dass es sich zuerst nicht lohnte, es zu reparieren. Es war über Jahre in den Händen des Franzosen Nicolase Sedoux, der es lies (nicht gerade gut) beim Beson reparieren. Von ihm kauften das Fahrzeug Spanier in ihre Sammlung. Erst unlängst wurde es zur „Kur“ zum renommierte Paul Russel nach den USA, geschickt. Das vierte Fahrzeug war ein Werkswagen mit etwas anderen Spezifikationen und ist seit dem Jahr 1939 nach wie vor völlig verschollen.

Ich ging der Sache etwas tiefer nach und forderte Informationen über Bugatti bei vertrauenswürdigen Quellen in Deutschland und in Frankreich an. Von Bugatti Automobiles S.A.S. mit Sitz in Molsheim erfuhr ich interessante Details über die drei bekannten Bugatti Atlantic, aber dass momentan sogar noch ein Atlantic 57 SC mit Karosserie von Koux existiert, der sich aber schon längere Zeit in den Händen eines holländischen Unternehmers befindet.

Selbstverständlich kontaktierte ich ihn, um nähere Angaben über das Fahrzeug zu bekommen. Von Herrn Ruben aus Holland erfuhr ich, dass das neue Kleid seines Bugatti im Jahr 1996 bei Koux (dies ist der

bekannte Karosseriebauer-Zauberer, der auf dem Gewissen 6 solche Atlantic-Repliken hat, eine sogar aus Laminat...). Im weiteren Mail belegt er, welchen Motor und welches Fahrgestell verwendet wurde...



Foto Dr. J. Kotatko

Herr Julius Kruta von Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim, schreibt aus Frankreich wortwörtlich, „**dass der holländische Atlantic ein Original sei, ist völlig ausgeschlossen**“ und schickte mir die genaue Geschichte aller drei Atlantic-Fahrzeuge zu. Der holländische Eigentümer, Herr Jaap Braam Ruben (von Fine automobiles.nl) bestätigte mir schwarz auf weiß, dass sein Fahrzeug eine Replika ist, die Karosserie von Koux stammt, die Fahrgestellnummer von einem Fahrzeug des Typs Galibier verwendet wurde und sein Bugatti den Motor von Fahrzeug des Typs Ventoux, modifiziert für die Spezifikation SC hat. Im Brief führt er zum Schluss auf, dass sich das Fahrzeug gerade in Prag in einer Ausstellung befindet....

Zuerst war ich froh, dass in der Tschechischen Republik endlich ein Geschäft mit wertvollen Oldtimerfahrzeugen auf dem Niveau beginnt. Nun wurde ich skeptisch und schrieb deshalb Herr Kotlařík ins Classic Car Center und bekam gerade „genaue Angaben“ über den ausgestellten Atlantic, die sich diametral von der Geschichte dieser Fahrzeuge unterscheiden, wie sie der Rest der Welt kennt.

In der Anlage finden Sie die Mailkopie, die eine Zwecksunwahrheit, Ungenauigkeit und Erfindung nach der anderen beschreibt und sich selbst überführt.

Selbstverständlich, dass der ausgestellte, manuell hergestellte Exponat seinen Preis hat, aber keineswegs den Wert, der um eine erfundene Geschichte aufgestockt wurde.



„Solch ein Auto dürfte streng genommen das Zeichen Bugatti gar nicht tragen – abgesehen davon, dass sein historischer Wert bei Null liegt und sein Marktpreis keine 20000 Euro übersteigen sollte, sagt der tschechische Kenner der Veteranen-Szene

und Automobilia Journalist Jan Tuček. (Tuček) Es ist so, als wenn Sie sich alle möglichen Teile des Serien-Škoda Tudor besorgen würden und daraus einen einmaligen Škoda 1101 Sport zusammenbauen würden, der am Rennen in Le Mans teilnahm –das ist auch nicht möglich“, führte Tuček weiter aus.

Beweis des historischen Wertes könnte die Karte der Internationalen Federation der Oldtimerfahrzeuge sein, welche Oldtimerfahrzeuge mit einer klaren Herkunft bekommen, die sorgfältig überprüft wird. Diese besitzt Herr Kotlařík nicht. “Ich weiß nicht, ob sie der Eigentümer des Fahrzeuges hat. Ich hatte sie nicht gesehen“, antwortete er auf die Frage der Tageszeitung MF Dnes.

Sind wir hier Zeugen eines raffinierten Versuches eine teuere Replika zu verkaufen, oder sogar einen reichen Trottel mit der perfekt ausgeführten Fälschung zu fangen? Vorsicht ist also geboten, aber nicht nur in Tschechien...

Text: K.Gerolt und Dr.Jiří W. Pollak,sc
Foto: Motor Journal, Brno

MAIL-Kopien.

Jaap Braam Ruben – info@fineautomobiles.nl:

Dear Dr. Pollak, I own the "Atlantic" recreation and have owned it ca.15 year's.(I had the first aluminium one built by Koux)

The chassisnumber used is from a Galibier.

The engine from a Ventoux (an original Molsheim unit converted to SC Specs)

The car is right now on exhibit in Prag.CZ.

Best, JBR

*/

Hallo Herr Dr. Pollak,

Zu ihren Fragen: es hat sogar 4 Bugatti Atlantic gegeben. Aber nur das Schicksal von 3 Fahrzeugen ist uns bekannt. Der Wagen der von einem Zug erfasst worden ist (57473) ist heute ein sehr fragwürdiges Auto und befindet sich in einer Sammlung in Spanien, davor war er lange Jahre in der Hand von Nicolas Sedoux. er wird im Moment von Paul Russell in den USA restauriert für Pebble beach 2009. Die beiden anderen Fahrzeuge sind bei Dr. Peter Williamson (57374) und Ralph Lauren (57591)

Das ein Auto, das in Prag ist, der auch noch Original ist, halte ich für ausgeschlossen. Denn der 4te Bugatti Atlantic ist seit 1939/40 verschollen, dies war der Werksatlantic (57453)

mit freundlichen Grüßen Julius Kruta, Leiter Tradition

Bugatti Automobiles S.A.S.1, Château Saint Jean

Dorlisheim F- 67120 Molsheim

Der Verkäufer Kotlařík beschreibt im Mail alle Vorzüge des angeblichen Originals mit frei erfundener History:

*/ Vážený pane Pollaku.....,

Sehr geehrter Herr Pollak,

wir danken Ihnen für die Neujahrswünsche und die Gruss-Überbringung von freunden aus Moskau ...

Wir sind froh, dass Sie, einem Experten in Sachen historischer Fahrzeuge, unser Bugatti 57 SC Atlantik angetan hat. Es ist das interessanteste Fahrzeug, das es in Tschechien zur Zeit gibt. Die Geschichte des „dritten“ Atlantics ist sehr interessant und bewegt. Wie auch Sie, haben wir herausgefunden, dass er in den Fünfzigern vom Zug total zerstört wurde...und beide Insassen ums Leben kamen.

Ende achziger Jahre forschte Erik Koux nach diesem Auto, ergatterte Teile davon und ergänzte sie mit autenthischen Bugattiteilen der Typen C und S, die Karosserie erbaute er nach dem Atlantic von Ralf Loren. Dem Vorwurf eine Replika gebaut zu haben beugte er vor, indem er die Originalnummer 57302 und Originalmotor mit Kompressor benutzte. Es handelt sich um den ersten komplet renovierten Atlantic

von E. Koux. Dieses Auto entstand nach dem Forschen nach Originalteilen des „dritten“ Atlantics und so kann man sagen, es ist sein auferstandener Nachfolger. Seitdem baute Koux einige weitere Atlantic, dieser ist aber der Erste und auch Originalste.

Mit freundlichen Grüßen Ing. Miroslav Kotlarík
Prague Classic Car Centre
Strakonická 1151
Praha 5 Smíchov

LETZTER MAIL AUS HOLLAND VOM BESITZER DER BUGATTI REPLIKA:

Datum: Mon, 28 Jan 2008 16:47:50 +0100

Von: Jaap Braam Ruben <info@fineautomobiles.nl>

An: 'Dr.Georg W.Pollak,sc.' <pollak@bluewin.ch>

Dear Dr. Pollak, I would need to ask Erik Koux, but **don't think he bought/used any parts from the Atlantic that was in the train-crash.**

There are rumors that this car will be appearing again. Difficult because there was really nothing left of it. But I am sure someone will try and successfully convince people that it will be a true Atlantic.

As I previously stated **the chassisnumber for my car is from a Galibier, the engine from a Ventoux** (with a new sump)

My car is on the market for a fraction of the real one. Should there be someone (and there are many, even one's who can afford it) out there that wishes to buy one of the two real one's, good luck, these people should NOT buy mine.

Best, JBR