
Im Bücherregal: Die besondere Art, über Autos zu schreiben

Von Walther Wuttke, cen

Aus dem Jungen, das hatte der Vater so beschlossen, und damals war das Wort des Erzeugers noch ziemlich endgültig, sollte „etwas vernünftiges werden und auf keinen Fall ein Schriftsteller“. Der junge Mann gehorchte, nun wenigstens, fast, absolvierte die Handelsschule, lernte dort Maschinenschreiben und Englisch, um danach eine Ausbildung zum Kriminalassistenten zu starten. Doch statt auf die Suche nach Kriminellen wurde Fritz B. Busch 1941 eingezogen und zum Kriegsberichterstatte befördert. „Ich bekam statt des Gewehrs eine Schreibmaschine, eine feldgraue Olympia, und vor allem einen Ford V8 mit Fahrer“, blickte er später zurück.

Damit war die Basis für seine spätere Berufung gelegt: Schreibmaschine und Automobile sollten Busch sein Leben lang begleiten. Im Mai hätte der Automobiljournalist seinen 100. Geburtstag gefeiert, und aus diesem Anlass spendierte der Stuttgarter Motorbuch-Verlag dem einst berühmten Autor gleich zwei Erinnerungsbände. Ob der Mann allerdings gleich zur „Motorlegende“ (so der Titel der Buchreihe) befördert werden muss, darf durchaus diskutiert werden.

Ohne Zweifel war Busch einer der bedeutendsten Autoren in einer Epoche als Automobile noch begehrenswert waren und nicht als Umweltfeinde vom Hof gejagt werden. Aus dem Krieg zurückgekehrt versucht sich Busch in einigen Berufen, unter anderem als Werbeleiter für einen Gewürzhersteller und schreibt seine ersten Autotests. Er schreibt damals viele Leserbriefe an das Magazin „Auto, Motor und Sport“, bis der genervte Chefredakteur Hans-Ulrich Wiesemann ihm kurz und bündig mitteilt, „schreiben Sie keine Leserbriefe, schreiben Sie Artikel“.

Bald sind die Texte für den Gewürzhersteller Geschichte, der Mann hat seine Leidenschaft entdeckt und lebt sie aus. Und ganz anders als damals üblich. Seine Texte sind nicht unbedingt von technischen Details geprägt, Busch versteht es vielmehr, seine automobilen Betrachtungen zu leichten Essays zu gestalten. Er würdigte in seinen Texten immer die besonderen Eigenschaften der verschiedenen Modelle – vom NSU Prinz über den Ford Taunus und Citroën 2CV bis zum Jaguar E oder Maserati – und beschränkte sich nicht darauf, Autos nach den Kategorien Drehmoment, Höchstgeschwindigkeit oder Verbrauch zu beurteilen. Nach „Auto, Motor und Sport“ folgt der „Stern“, den er im Streit wieder verlässt, um zur längst verschwundenen „Quick“ zu wechseln.

Die beiden Bände sind mehr als eine Aneinanderreihung von Busch-Texten, sie geben vielmehr einen Einblick in eine Zeit, in der heute politisch vollkommen verbotene Formulierungen problemlos den Druck erreichten. In einem Artikel über den NSU Prinz sinniert er zum Beispiel über „zu schöne Frauen, zumal sie jenen Frauen gleichen, die nichts als schön sind und die gar nicht dazu kommen, nebenher auch noch ein bisschen Charakter zu entwickeln. Sie sind so langweilig, dass ihre Männer meist eine Schwäche für unsymmetrische Küchenmädchen haben“. Junge Frauen, die dem Autor hinterherblicken, werden zu „jungen Dinger“. Oder „So waren die nabelfreien Mädchen ein kleiner Trost. Der größere war die Route Napoléon“, heißt es in einem Bericht über den Mercedes 300 SE. Seine Texte sind vor allem für „Männer, die Pfeife rauchen“, so seine Serie bei „Auto, Motor und Sport“ – heute sind die Aschenbecher aus den Automobilen verschwunden, käme kaum jemand auf die Idee, sich mit einer Pfeife hinter dem Lenkrad entdecken zu lassen.

Doch seine unkonventionellen Texte machen Busch bald zum Star seiner Branche, zumal er sich nicht scheut, der Industrie ihre Defizite aufzuzeigen. In jenen längst vergangenen

Zeiten, als noch Journalisten und keine Influencer bei den Herstellern gefragt waren, brachten es Autojournalisten zu einer gewissen Prominenz, auf die Vorstände hörten. Mit seinen Urteilen hielt sich Fritz B. Busch nicht zurück. Dem Mercedes 200 D zum Beispiel bescheinigte er, dass „die zurückhaltende Kraft des Motors keinesfalls mit dem schweren, geräumigen, äußerlich nicht kleinen Gehäuse harmoniert“.

Fritz B. Busch gab sich nicht allein mit dem Schreiben zufrieden. „Nebenbei“ entwickelte er Prototypen nach seinen Vorstellungen, baute einen Wohnwagen auf und gründete ein eigenes Automuseum in Wolfegg. Der Mann war im positiven Sinn autoverrückt, und seine Texte sind nicht nur für Automobil-Nostalgiker Zeitdokumente, sondern vielmehr ein Blick auf eine längst vergangene Zeit, als die automobiler Welt noch in Ordnung war.

„Fritz B. Busch: Legendäre Automobilgeschichten – Von Enten und geschrubbten Fludern“ und „Fritz B. Busch: Lieben Sie Vollgas? Unvergessene Automobilgeschichten“ von Christian Steiger sind im Motorbuch-Verlag erschienen. Die Bände haben jeweils 240 Seiten und kosten 29,90 Euro. (Walther Wuttke, cen)

Bilder zum Artikel



„Fritz B. Busch: Legendaire Automobilgeschichten – Von Enten und geschrubbten Fludern“ von Christian Steiger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Motorbuch-Verlag



„Fritz B. Busch: Lieben Sie Vollgas? Unvergessene Automobilgeschichten“ von Christian Steiger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Motorbuch-Verlag
