



Wie funktioniert ein Radlager?

In Burundi basteln Jugendliche Modellautos aus Draht.

Das ist ein Spiel. Aber zugleich ist es viel mehr als das

THOMAS RIB

Am Anfang stand ein Traum. Mit der Zeit wurde daraus ein Geschäft. Und geliebt ist so etwas wie eine gesellschaftliche Institution. Doch der Reihe nach: In den siebziger Jahren begannen Jugendliche in der burundischen Hauptstadt Bujumbura, aus Abfallmaterial kleine Fahrzeuge zu bauen: Fahrräder, Flugzeuge, Motorräder, Lokomotiven, Helikopter und vor allem Autos. Einfache Modelle aus Draht, den sie in einer Werkstatt ergattern konnten, aus Blechteilen von alten Konservendosen und Resten alter Plasticsandalen, aus denen sie Räder oder kleine Figuren ausschneiden – schliesslich brauchten die Miniaturfahrzeuge auch Fahrer.

Am Anfang also stand der Traum von Freiheit und Tempo. Vom Abenteuer, den das Auto verhies – ein Luxusgut, das damals unerschwinglich war und es heute, rund vierzig Jahre später, für die meisten immer noch ist. Autos aber hatten die Buben und jungen Männer vor Augen, und zwar schnelle Autos. Zumindest einmal im Jahr. Dann nämlich, wenn das Rallye du Burundi stattfand,

ein Autorennen, das seit 1965 in Bujumbura gestartet wurde und ihre Phantasie das ganze Jahr durch beschäftigte.

Gustave Poko Mulunga war einer der jungen Männer, die sich in den siebziger Jahren am liebsten bei den Zelten aufhielten, in denen die Fahrer ihre Gefährte auf den Start vorbereiteten. Er schaute sich die Autos genau an, lernte sie kennen und entwickelte gemeinsam mit Freunden ausgefeilte Techniken, um sie so nachzubauen, dass man die Modelle eindeutig ihren Vorbildern zuordnen kann: den Citroën DS, den VW Käfer, den Peugeot oder die Vespa. Mulunga baute Hunderte von Modellen, und schliesslich machte er den Modellbau zu einem Beruf.

Er fand Käufer für seine Kunstwerke. Die Fahrer der Rennwagen waren so begeistert von den Drahtautos, dass sie Mulunga und seine Kollegen baten, ihre Wagen nachzubauen, damit sie die Modelle nach Hause nehmen konnten. Aus dem gemeinsamen Basteln der jungen Männer wurde ein Geschäft, der Modellbau wurde zu einer Arbeit, die gewisse Fertigkeiten voraussetzte. Für bestimmte formale Probleme setzten sich standardisierte Lösungen durch. Man entwickelte drehbare Radlager, indem man die Drahtachse durch die Hülse eines Kugelschreibers führte. Man entwickelte eine Aufhängung, die es erlaubte, die Wagentüren zu öffnen. Einzelne Autos sind sogar fahrtüchtig und verfügen über eine Lenkung, die nach dem gleichen Prinzip funktioniert wie die eines richtigen Personenwagens.

Noch heute bauen die Kinder und Jugendlichen in Burundi Drahtmodelle. Und sie tun es auf die gleiche Weise wie vor vierzig Jahren. Und vor allem werden die Techniken noch immer auf die gleiche Art weitergegeben wie damals, als Gustave Poko Mulunga jung war: Die Kleineren schauen den Grösseren zu, übernehmen mit der Zeit einfachere Routineaufgaben, etwa indem sie aus Styropor Scheinwerfer ausschneiden. Später wagen sie sich nach und nach an eigene Projekte und werden so schrittweise in die Technik eingeführt.

Damit kommt der Punkt, an dem die Modellautos nicht nur für Touristen interessant sind, die ein besonderes Mitbringsel wünschen, sondern auch für Ethnologen, die wissen wollen, wie eine Gesellschaft Wissen ausbildet und weitergibt. Das Völkerkundemuseum Zürich zeigt zurzeit die Sammlung von Modellen des Schweizer Architekten Edmond Remondino. Und natürlich

zeigt es die filigranen Gebilde als Kunstwerke, die die Komplexität der technischen Welt auf faszinierende Art reduzieren: Die Drahtskelette sehen sehr ähnlich aus wie Computermodelle, mit denen Designer die Formen entwickeln.

Die Ausstellung zeigt aber auch, wie raffiniert die vermeintlich schlichten Gebilde sind. Manche bestehen aus weit über hundert Einzelteilen. Viele davon sind genormte Teile, wie sie auch bei der industriellen Fertigung zum Einsatz kommen. Um Modelle zu machen, wie sie Gustave Poko Mulunga baut, braucht es nicht nur handwerkliches Geschick und räumliches Vorstellungsvermögen, sondern auch soziale Kompetenzen. Schliesslich lernt man das Handwerk in der Gruppe, entwickelt das Gelernte gemeinsam weiter und berät sich bei gestalterischen Problemen.

Die Produktion ist zudem arbeitsteilig organisiert: Die Kleineren bauen standardisierte Teile für die Grösseren und lernen so, worauf man achten muss. Ein Modellfall also, auch insofern, als die Jugendlichen ein Spiel zu einem Erwerbszweig ausgebaut haben, der vielen einen Teil des Einkommens sichert.

Allerdings, die Konkurrenz ist heute gross. Modellautos aus Blech und Draht sind in Afrika zum beliebten Exportartikel geworden. Sie werden massenweise produziert und haben kaum mehr etwas zu tun mit den Einzelstücken aus den Manufakturen. Trotzdem, in Bujumbura treffen sich die Buben noch heute, um miteinander zu basteln.

Das ist ein Spiel, aber es ist weit mehr als das. Der Modellbau erlaubt den jungen Männern einen Blick ins Wesen der Dinge. Sie lernen ganz grob, wie ein Auto funktioniert. Als Kind besuchte Gustave Poko Mulunga seinen Vater oft bei der Arbeit in einer Autowerkstatt. Dort lernte er, wie eine Radaufhängung

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 106'890
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 39
Fläche: 46'698 mm²

Auftrag: 38033
Themen-Nr.: 038.033

Referenz: 65052820
Ausschnitt Seite: 2/2

Kundenreferenz: ursula.kobel@uzh.ch / KST 6463000

aussieht. Und das baute er sofort nach.
Noch heute haben anspruchsvollere
Drahtautos Räder «à la Mulunga».

Zürich, Völkerkundemuseum (Pelikan-
strasse 40), bis Februar 2018.

Zur Ausstellung ist ein Katalog erschienen.