



Progin und Tinguely

Der Rennfahrer und der Künstler

Motorsportler sind immer auf der Suche: nach mehr Leistung, besseren Fahrwerken, schnelleren Rundenzeiten – und ganz wichtig: nach Sponsoren. Letzteres gestaltet sich meist schwierig. Aber manchmal hilft der Zufall, so wie in unserem Beispiel.

Text: Stephan Traber;
Bilder: Archiv René Progin, Traber

Ende der 1970er-Jahre waren Schweizer Rennfahrer sehr erfolgreich in der Seitenwagen-WM vertreten. Rolf Biland und Bruno Holzer holten mehrere WM-Titel. Beflügelt durch diese Erfolge stiegen viele junge CH-Fahrer in den Gespannrennsport ein. Einer dieser Debütanten war 1980 der Freiburger René Progin zusammen mit seiner damaligen Freundin und späteren Ehefrau Madeleine Sansonnens. Das Team Progin/Sansonnens ging mit einem zehn Jahre alten Schmid-Gespann an den Start. Das Seitenwagen-Motorrad mit seinem betagten Suzuki-T500-Motor (ca. 50 PS) war kaum mehr konkurrenzfähig. Die meisten anderen Fahrer vertrauten auf die damals aktuellen Yamaha-OW-31-Vierzylinder-Zweitakt-Motoren. Trotzdem erreichte das Duo immer wieder gute Resultate. Bereits 1982, nun mit einem Seymaz-Gespann unterwegs, wurden die beiden Vize-Schweizermeister. Das Duo stieg in die Europameisterschaft auf und belegte 1983 den siebten WM-Platz. Wieder ein Jahr später, 1984, wurde René Progin mit seinem neuen Beifahrer Yvan Hunziker Vize-Europameister. Klar, dass das Ziel nun Weltmeisterschaft hiess. Das Team Progin/Hunziker holte 1986 erste WM-Punkte und den 12. Rang in der Sidecar-WM.

«Der grösste Sponsorenbetrag, den ich je erhielt»

Zu Promotionszwecken stellte René Progin das Seymaz-Gespann nach Saisonende 1987 in das Schaufenster einer Fahrschule in Fribourg. Dort entdeckte der zufällig vorbeikommende Künstler und Motorsportfan Jean Tinguely das Dreirad. Er war sofort fasziniert von diesem asymmetrischen Gefährt. Kurze Zeit später veranstaltete René Progin zusammen mit dem 250er GP-Piloten Bernard Haenggeli eine Rennsportausstellung in Matran. Unter den vielen Besuchern war auch Jean Tinguely. Progin und Tinguely unterhielten sich intensiv über den Motorrad-Rennsport. Auf Einladung von Jean Tinguely besuchte der Rennfahrer den Künstler in seinem Atelier. Dabei überreichte Tinguely dem völlig verdutzten Progin eine Original-Zeichnung mit der Aufforderung, diese zu verkaufen. «Aber nicht zu billig! Damit kannst Du die Reifen für die nächste Saison bezahlen». Progin konnte den Wert einer Tinguely-Zeichnung nicht einschätzen. Als Anhaltspunkt gab ihm Jean einen Betrag von 4500 bis 5000 Franken vor. René Progin bat Jo Pasquier, einen gemeinsamen Freund von Jean Tinguely und Jo Siffert, um Rat. Pasquier fädelte den Verkauf an einen Zürcher Galeristen ein. Als Preisvorstellung nannte er 12000 Franken mit dem Hintergedanken, noch deutlich Spielraum nach unten zu haben. Zu ihrer grossen Überraschung war der Händler aber sofort ohne weitere Verhandlung zum Ankauf bereit. «Dies war der grösste Sponsorenbetrag, den ich je erhielt», meint der Rennfahrer rückwirkend.

Jean Tinguely – Künstler und Motorsportenthusiast

Der 1925 in Fribourg geborene Jean Tinguely wurde vor allem durch seine kinetischen Skulpturen und Maschinen bekannt. Er experimentierte in vielen seiner Werke mit Bewegung, Geräuschen und unterschiedlichen Materialien. Für die Landesausstellung Expo 64 kreierte Tinguely die kinetische Skulptur Heureka (altgriechisch: Ich hab's gefunden). Damit wurde er auch in der Schweiz von einer breiten Öffentlichkeit wahrgenommen.



1982 wurde das Duo Progin/Sansonnens Vize-Schweizermeister.



Jean Tinguely in seinem Atelier 1988.



René Progin mit Beifahrer Yvan Hunziker am GP Frankreich in Le Castellet.



Am Europameisterschaftslauf in Hockenheim überschlugen sich Progin/Hunziker, blieben aber unverletzt.

Tinguely war als grosser Motorsportfan bekannt. Er meinte zu diesem Thema: «Alle Mittel waren mir recht, um zu den Rennen zu gelangen, in einer alten Schrottkiste, zu Fuss oder auf den Knien, wenn ich es musste». Dies, obwohl Tinguely auch die dunkelste Stunde des Motorsports hautnah miterlebte. Rückblick: 24-Stunden-Rennen von Le Mans, 11. Juni 1955. In der 36. Runde kollidierten der Franzose Pierre Levegh (Mercedes-Benz 300 SLR) und der Brite Lance Macklin (Austin-Healey 100) auf der Start/Zielgeraden. Der Mercedes von Levegh wurde über einen Erdwall in die Zuschauer geschleudert und fing sofort Feuer. Jean Tinguely sass auf einer Reklametafel über der Strecke, als der aus dem Wagen gerissene Motor des Mercedes direkt unter ihm mehrere Menschen traf. Die Katastrophe forderte 84 Menschenleben und unzählige Verletzte. Der Bundesrat erliess in der Folge ein Verbot für Rundstreckenrennen in der Schweiz. Im Jahre 1984 schrieb Jean Tinguely einen Brief an die Landesregierung, worin er die Aufhebung dieses Verbotes forderte. Der Künstler erhielt nie eine Antwort aus Bern.

Vom Rennfahrzeug zum Kunstwerk

Durch den Verkauf der Tinguely-Zeichnung wurde Jean Tinguely zum grössten Sponsor des Teams Progin/Hunziker. Entsprechend erhielt der Künstler vom Rennfahrer die Möglichkeit, die Farbgebung des neuen Gespanns zu bestimmen sowie seinen Namen darauf zu platzieren. Jean Tinguely nahm das Angebot gerne an und schlug vor, gleich die ganze Verschalung als Gemälde zu gestalten. René Progin war von dieser Idee begeistert. So starteten Progin/Hunziker mit dem neu bemalten Seitenwagen zur WM-Saison 1988. Weniger begeistert von der Gestaltung des Gespanns zeigten sich die Promoter der damaligen Sidecar-WM. Für sie waren die Zeichnungen auf dem Seitenwagen «Kritzeleien», welche im WM-Zirkus völlig unpassend waren. Erst als die Zeitung «Le Matin» einen grossen Artikel über René Progin und das rasende, wertvolle Kunstwerk veröffentlichte, dämmerte den FIM-Leuten, was da im Seitenwagenfeld mitkämpfte. Sofort versuchten sie Jean Tinguely, für ihre Zwecke einzuspannen. Der Künstler liess sich aber nicht darauf ein. Nach einer sportlich eher enttäuschenden Saison belegten Progin/Hunziker den 26. WM-Rang. Jean Tinguely entwickelte die Idee, das Seymaz-Gespann nach Saisonende in ein Kunstwerk zu transformieren. Diese Vorgehensweise war für Tinguely neu, hatte er doch bis anhin nur Skulpturen aus einzelnen Teilen verschiedener Herkunft geschaffen, nie etwas aus einer vollständigen, funktionsfähigen Konstruktion. Das Gespann wurde ins Tinguelys Atelier in La Verrière geliefert. Das Atelier war in einer ehemaligen Glasfabrik untergebracht und wurde von Jean «Torpedo-Institut» genannt. Hier machte sich Tinguely im Beisein von René Progin und Seppi Imhof daran, mit Säge, Trennscheibe und Schweißgerät das Seymaz-Gespann in das Kunstwerk «Shuttlecock» umzuwandeln. Das Werk erregte grosse Aufmerksamkeit und wurde in verschiedenen Ausstellungen präsentiert. Heute befindet sich «Shuttlecock» im Besitz eines Privatsammlers in den USA. Das Werk soll aber voraussichtlich 2024 in zwei Tinguely-Ausstellungen in den Niederlanden und Italien wieder der Öffentlichkeit gezeigt werden.

Von Seymaz zu LCR

Da das bisherige Seymaz-Gespann nun in ein Kunstwerk umgewandelt war, drängte sich für Progin eine Neuanschaffung auf. Er wechselte für die 1989er Saison von Seymaz auf eine LCR-Konstruktion. Diese von Louis Christen in Rheineck gebauten LCR-Chassis waren schon lange das Mass aller Dinge im Sidecar-Sport. Tinguely, der mittlerweile ein festes Mitglied des Seitenwagenteams geworden war, kreierte eine neue Verschalung für das LCR-Gespann. Während der Rennsaison besuchte der Künstler «sein» Rennteam oft in der Werkstatt von René Progin. Das Team konnte sich mit dem LCR-Gespann regelmässig in den Punkterängen platzieren und beendete die Saison auf dem 16. Schlussrang. Viele Kunstkenner hatten Angst, dass das Rennspann mit der wertvollen Tinguely-Verschalung beim Renneinsatz beschädigt werden könnte. Tinguely teilte diese Bedenken nicht. Für ihn war das Gespann in erster Linie ein Renngerät und als solches zu benutzen. Nach einem Überschlag des Teams Progin/Hunziker am Europameisterschaftslauf in Hockenheim verbesserte der Künstler die Verkleidung wieder aus. Für die 1990er-Saison bemalte Jean Tinguely eine weitere Verschalung. Auch die Rennanzüge von Progin und Beifahrer Gary Irlam wurden von ihm aufwendig gestaltet. Erneut resultierte ein 16. Rang in der WM.

Motorsport in der Kunst von Jean Tinguely

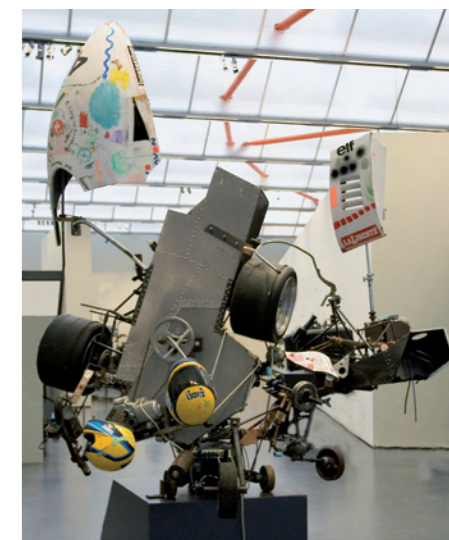
Für Tinguely war der Rennsport ein zentrales Thema. Er meinte über seine Leidenschaft: «Ich mag Motorsport, weil er die konzentrierteste Begegnung zwischen Mensch und Maschine ist, zwischen Mensch und Wahnsinn, der nirgendwohin führt.» Durch seine Begeisterung für den Motorsport verband Jean Tinguely eine lange Freundschaft mit einem anderen Freiburger – Jo Siffert. Bei Siffert kaufte Tinguely einen Ferrari Lusso 250 GT/L, mit welchem er bis zu seinem Tod unterwegs war. Bereits in den 1960er-Jahren hatte Tinguely einen Lotus-Rennwagen erworben, welcher einst von Jim Clark gefahren worden war. Der Wagen stand viele Jahre im Schlafzimmer von Jean Tinguely in Neyruz. Der Rennwagen wurde dort von Sifferts Mechanikern gewartet und auch im Schlafzimmer gestartet!



Ende Saison 1988 transformierte Jean Tinguely das voll funktionsfähige Seymaz-Gespann in ein Kunstwerk.



Jean Tinguely mit seinen langjährigen Assistenten Josef (Seppi) Imhof und René Progin.



Shuttlecock wird 2024 an zwei Ausstellungen in den Niederlanden und Italien gezeigt.



Die zweite von Jean Tinguely bemalte Verkleidung.



Detail der 1989er-Verschaltung.



Progin/Hunziker vor dem Start in Hockenheim.



Jean Tinguely als Starter am Grand Prix de Gollion 1990.



René Progin mit Beifahrer Gary Irlam, mit dem LCR-Krauser Sidecar, 1990.



Madeleine Progin, Jean Tinguely und René Progin am Grand Prix de Gollion 1990.

Im Jahre 1984 kreierte Jean Tinguely als Ehrung für den 1971 tödlich verunfallten Freund Siffert die Skulptur «Fontaine Jo Siffert» auf der Schützenmatt in Fribourg. In den 1980er-Jahren schuf Jean Tinguely mehrere Arbeiten zum Thema Motorsport. Der französische Autohersteller Renault beauftragte ihn 1984 zur Schaffung einer Skulptur und stellte dem Künstler dazu Teile von zwei Rennwagen zur Verfügung. Die Autos waren in der vorhergehenden Saison von Eddie Cheever und Alain Prost gefahren worden. Das daraus entstandene Werk «Pit Stop» befindet sich heute im Tinguely Museum in Basel. Eine weitere Skulptur widmete Tinguely seinem Freund Joakim (Jo) Bonnier. Der schwedische Rennfahrer war 1972 mit einem Lola-Cosworth T280 am 24-Stunden-Rennen in Le Mans tödlich verunglückt. Als Erinnerung an ihn baute Jean Tinguely ein Triptychon aus zwei Lola-Rennwagen «Mémorial pour Joakim B.»



René Progin im neuen, von Jean Tinguely entworfenen Rennanzug.



Jean Tinguely entwarf das Plakat für den Grand Prix de Gollion 1990.



Jean Tinguely besucht «sein» Team in Le Mans 1990.

Der Rennfahrer und der Künstler arbeiten zusammen

Nicht nur im Sport, auch in der Kunst arbeiteten René Progin und Jean Tinguely zusammen. René konnte Jean bei diversen Kunst-Projekten assistieren. Während viele Künstler zuerst eine Zeichnung oder Skizze von ihrer Skulptur anfertigen, ging Tinguely den umgekehrten Weg. Er hatte das Werk von Anfang an genau im Kopf und konstruierte und baute es nach seinen Vorstellungen. Nach Beendigung einer Plastik erstellte Jean oft eine detailgenaue Serigrafie des Werkes, welche in einer beschränkten Auflage in den Handel kam. René Progin ist auch heute noch absolut begeistert über die Arbeitsweise und Werke von Jean Tinguely. Er meint dazu: «In der Musik gibt es das absolute Gehör, Jean hatte das absolute Auge! Er konnte technische Zusammenhänge und Abläufe mit wenigen Blicken erfassen, gedanklich abspeichern und auch Monate später exakt aufzeichnen.» Für die 1991er-Saison gestaltete Tinguely eine weitere, die vierte Verschaltung für das Freiburger Rennteam. Es sollte sein letztes Werk im Bereich Motorsport werden. Jean Tinguely hatte schon seit Jahren mit Herzproblemen gekämpft, am 20. August 1991 erlitt er einen Schlaganfall. Er wurde in ein Berner Spital eingeliefert, wo er zehn Tage später verstarb. Tinguely hatte sich schon lange vorher Gedanken zum Tod gemacht. Im Zusammenhang mit seinem zentralen Spätwerk Mengele-Totentanz 1985 meinte der Künstler: «So mache ich ein Spiel, einen Tanz, einen Totentanz mit diesem Tod. Ich spiele mit ihm, ich versuche, ihm die lange Nase zu machen, mit ihm Unfug zu treiben, im Stil von Scherzartikeln, aber als Lebender bin natürlich auch ich zum Sterben verdammt.» An seinem Begräbnis in Fribourg nahmen über 15.000 Menschen teil. Für die Saison 1992 war geplant gewesen, dass die Partnerin von Tinguely, Niki de Saint Phalle, das Progin-Gespann bemalen würde. Aber es kam anders. Mit dem Tod von Jean Tinguely hatte René Progin nicht nur seinen Hauptsponsor, sondern in erster Linie auch einen sehr guten Freund und wichtiges Teammitglied verloren. So machte es für Progin keinen Sinn mehr, die Rennkarriere weiterzuführen. Entsprechend hängte er Ende Saison 1991 seinen Helm an den berühmten Nagel. Das letzte Progin/Tinguely Gespann ist bis 2025 im Museum «Espace Jean Tinguely - Niki de Saint Phalle» in Fribourg ausgestellt. Progin widmete sich nach seinem Rücktritt wieder seiner Tätigkeit als Steuerrevisor für den Kanton Freiburg. Inspiriert durch die Freundschaft und Zusammenarbeit mit Jean Tinguely arbeitete René Progin auch zunehmend an eigenen Skulpturen, vorzugsweise aus Altmittel.

Ehrungen für Jean Tinguely

Einige Jahre nach seinem Tod hielt Niki Lauda an einer Tinguely-Vernissage in Rotterdam eine Ansprache, in welcher er sich stark beeindruckt von der Person Jean Tinguely zeigte. Seine Werke findet man in Museen rund um den Globus. 20 Jahre nach seinem Tod wollte René Progin in Fribourg eine Gedenkveranstaltung für Jean Tinguely organisieren. Die Stadt zeigte sich aber ablehnend. Erst fünf Jahre später konnte er, nun mit Unterstützung der Freiburger Stadträtin Madeleine Genoud, ein Gedenkjahr veranstalten. Höhepunkt war der Grand Prix Tinguely am 3. September 2016. Rund 100 Fahrzeuge, Rennwagen, Oldtimer, Motorräder sowie Gespanne angeführt von Tinguelys Werk «Le Safari de la Mort Moscovite» fuhren in einem Umzug durch die Stadt. Am Himmel wurde die Parade von Doppeldecker-Flugzeugen begleitet. Schirmherr der Veranstaltung war Bundesrat Alain Berset. Er zeigte sich sehr beeindruckt vom Engagement von René Progin und seinem Team. Er stellte in seiner Ansprache anerkennend fest: «Es erforderte Mut, eine solche Veranstaltung mit einer so grossen Verzögerung zu organisieren.» In Basel und Fribourg gibt es je ein Museum, das den Namen Tinguely trägt und einige seiner Werke präsentiert. Jean Tinguely hat Spuren hinterlassen, nicht nur in der Kunst, sondern auch im Motorsport.



Der Werkraum von René Progin ist Atelier und Werkstatt zugleich.



Das letzte Progin/Tinguely-Gespann ist heute im Museum Espace Jean Tinguely - Niki de Saint Phalle in Fribourg ausgestellt.

Lesen Sie online mehr Personen-Porträts: www.zwischengas.com