

Träume aus Chrom und Lack

Autosammlungen und Museen zur Automobilgeschichte in Europa ■ Frieder Blum



Am Anfang der Geschichte des Automobils steht eine Frau: Bertha Benz. Als sie sich im August 1888 mit ihren Söhnen Eugen und Richard auf dem Benz Patent-Motorwagen auf die mehr als 100 Kilometer lange Überlandfahrt von Mannheim nach Pforzheim und wieder zurück begab, war dies der Beweis, dass im Automobil ernstzunehmendes Potenzial steckte (*Bertha Benz Memorial Route* | www.bertha-benz.de). Und doch ahnte kein Zeitzeuge dieser Pioniertat, dass hundert Jahre später das Auto das beherrschende Fortbewegungsmittel sein würde, auf das sich in weiten Teilen der Welt die gesamte Verkehrsinfrastruktur ausrichtet. Der Siegeszug des Individualverkehrs auf der Basis des Verbrennungsmotors hatte erhebliche Auswirkungen auf die Gesellschaft. Mit der Massenproduktion des Autos ging eine Demokratisierung des Reisens einher. Nie ist es nur als Mittel zum Zweck wahrgenommen worden, sondern immer auch als ein faszinierendes Objekt technischen Fortschritts. Zahlreiche Museen zeugen von dieser Faszination und lassen die Träume aus Chrom und Lack Revue passieren. Und manche dieser Museen sind dort untergebracht, wo einst die Kinderstube der heutigen Automobilindustrie angesiedelt war.

Die Entwicklung des heutigen Autos mit Verbrennungsmotor kam 1885 einen entscheidenden Schritt voran, als Carl Benz (1844–1929) in Mannheim ein benzinbetriebenes Dreiradvehikel baute, das er am 29. Januar 1886 zum Patent anmeldete (Reichspatent 37435). Es war die Geburtsstunde des modernen Automobils. Den Geist dieser Zeit atmet das Automuseum Dr. Carl Benz in Ladenburg östlich von Mannheim. Damals führten Versuchsfahrten den Autopionier von seiner Fabrik in Mannheim, der Benz & Cie Rheinische Gasmotorenfabrik, oft nach Ladenburg, wo er 1905 das Anwesen am heutigen Dr.-Carl-Benz-Platz erwarb. Vor den Toren der Stadt entstand zur gleichen Zeit die Firma C. Benz Söhne. Anfangs wollte man am neuen Standort nur Stationärmotoren bauen. Doch im Jahr 1908, als auch der zweite Sohn Richard in das Unternehmen eintrat, entschloss man sich, auch Automobile herzustellen. Schon das erste Modell, ein 8/18 PS-Wagen, fand begeisterte Kunden. Nicht lange, und es gab auch in Berlin eine Vertretung von C. Benz Söhne. Auf dem Dr.-Carl-Benz-Platz stehen die Fahrzeuge, die noch unter dem Markennamen Benz bis zum Jahr 1926 hergestellt wurden.

Die letzten beiden Wagen für den Eigenbedarf

Bis zu Beginn der 1920er Jahre wurden in Ladenburg rund 300 Automobile montiert. Die letzten beiden Exemplare des Benz 10-35-PS-Wagens ließ Benz 1925 zum Eigenbedarf zusammenbauen. Diese Fahrzeuge existieren noch heute und sind im **Automuseum Dr. Carl Benz** zu bewundern, das in der ehemaligen Fabrik in Ladenburg untergebracht ist. Produziert wurde dort bis in den Zweiten Weltkrieg hinein, allerdings nun nicht mehr Autos, sondern Geschosshülsen. Als Zylinderschleiferei und Kühlerreparatur diente die Fabrik der regionalen Motorinstandsetzung, in den Hallen wurden Flugzeug- und Schiffsmotoren

überholt. Aber schon seit Jahren gab es Überlegungen, die Ära C. Benz und Söhne zu beenden. Die Bausubstanz war mittlerweile derart angegriffen, dass ein Fortbestand der Firma in der alten Fabrikanlage nicht mehr möglich war.

2004 erwarb Winfried Seidel, Gründer von Veterama, Europas größtem Ersatzteilmarkt für Oldtimer, das Firmengelände. Mit Unterstützung von Mercedes-Benz sanierte er die Fabrikhallen und gestaltete sie zum Museum um. In fünf Bereichen präsentiert es die Geschichte der Motorisierung anhand von 80 Fahrzeugen, vom Benz Patent-Motorenwagen bis zum Mercedes Formel-1-Rennwagen. Die Biografie der Motorisierung können Besucher an 30 Leuchtpyramiden nacherleben. Zeitzeugen der Automobilgeschichte werden dabei mit den großen Ereignissen der Weltgeschichte in Zusammenhang gebracht. Um die Lichtkegel herum sind die dazu passenden Fahrzeuge gruppiert, sei es ein Mercedes-Benz mit Holzvergaser aus den Kriegsjahren oder ein Mercedes 600 aus der Amtszeit von Wirtschaftswunderkanzler Ludwig Erhard. In der Rennsportabteilung stehen die Fahrzeuge „in der Box“, so als warteten sie auf das Kommando zur Startaufstellung. Auf der Mercedes-Allee präsentiert das Museum Mercedes-Benz-Fahrzeuge bis in die frühen 1950er Jahre. Ein Mercedes mit Heckmotor? Den findet man hier ebenso wie die eleganten zweisitzigen Cabriolets der 170 S-Modelle. (www.automuseum-ladenburg.de)

Zu den touristischen Höhepunkten im Chiemgau gehört an vorderer Stelle das **„EFA-Museum für Deutsche Automobilgeschichte“** in Amerang. Auf 6 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche präsentiert es 220 Automobilklassiker der letzten 100 Jahre. Von Luxuskarossen des legendären Wilhelm Maybach über die Isetta von BMW aus den 1950er Jahren, im Volksmund auch „Knutschkugel“ genannt, bis hin zu den beliebten Autos der 70er Jahre finden Interessierte die gesamte Bandbreite automobillicher Vergangenheit. Das Museum ist Ausdruck der engen Verbundenheit des Unternehmers Ernst Freiburger mit seiner Heimatgemeinde. Sein Vater, der 1987 Ameranger Ehrenbürger wurde, beschloss damals, als Zeichen des Dankes in der Gemeinde ein Automobilmuseum zu gründen. Zu diesem Zweck suchte er im ganzen Land nach seltenen Oldtimern. (www.efa-automuseum.de)

Der Start der Autoindustrie war mühsam

Die Erfolgsgeschichte des Automobils täuscht indes darüber hinweg, wie mühsam der Start der jungen, handwerklich ausgerichteten Industrie war. Die Erfinder setzten ihren gesamten Ehrgeiz in die technische Verbesserung. Die wirtschaftliche Seite der Produktion geriet oft genug in Vergessenheit. Ende 1921 waren in Deutschland 59 242 Personenwagen angemeldet. Mit der galoppierenden Inflation begann die Flucht in Sachwerte, wozu auch Kraftfahrzeuge zählten. Ende 1923, als der Spuk vorüber war, wurden in Deutschland 100 340 Pkw gezählt. Doch die Weltwirtschaftskrise Anfang der 1930er Jahre zog die deutsche Automobilindustrie arg in Mitleidenschaft. Um zu überleben, schlossen sich Firmen





zusammen. So entstand 1932 durch die Fusion der sächsischen Konkurrenten Wanderer, Horch, Audi und DKW ein neuer Autokonzern, hinter der Adam Opel AG der zweitgrößte Deutschlands: die Auto Union AG mit Sitz in Chemnitz. Das Markenzeichen: vier Ringe. Sie sollten Gemeinsamkeit und doch eine gewisse Eigenständigkeit symbolisieren.

Nach Zerschlagung der Auto Union im Gefolge des Zweiten Weltkriegs wurden die vier Ringe zum Signet der westdeutschen Marke Audi. Das ursprüngliche Markenzeichen war ein auf der Spitze stehendes Dreieck, auf dessen Oberkante eine 1 aufragt. Der Markenname geht auf August Horch (1868–1951), den Gründer des Unternehmens zurück. Bevor er sich 1899 in Köln mit einer eigenen Fabrik selbstständig machte, hatte er unter anderem drei Jahre lang den Automobilbau bei Carl Benz in Mannheim geleitet. 1904 verlegte Horch sein Unternehmen, die August Horch & Cie, nach Zwickau und wandelte es in eine Aktiengesellschaft um. Als ihn fünf Jahre später Differenzen mit der kaufmännische Leitung zwangen, den eigenen Betrieb zu verlassen, gründete er ganz in der Nähe ein neues Unternehmen, das ebenfalls den Namen August Horch im Titel führte. Dagegen wehrte sich das ältere Unternehmen erfolgreich. Horch übersetzte daraufhin seinen Namen ins Lateinische, und so entstand 1910 der Markenname Audi.

Das **August Horch Museum** in Zwickau, ein ERIH-Ankerpunkt (siehe IK 2.07, S. 28), residiert in jener Fabrik, in der Horch seit 1909 seine innovativen Fahrzeuge montieren ließ. Auf einer Fläche von 3 000 Quadratmetern präsentiert es rund 70 Großexponate, darunter einen Feuerwehrwagen anno 1927 mit einem Achtzylindermotor unter der Haube, einen DKW F1 des Baujahres 1931 mit dem ersten serienmäßigen Frontantrieb und auch den Nachbau eines Rennwagens, mit dem die Auto-Union-Piloten 1936/37 von Sieg zu Sieg eilten. Das älteste ausgestellte Fahrzeug ist ein grüner Horch aus dem Jahr 1911. Aber auch Nachkriegsautos finden sich in der Ausstellung, allen voran der in den alten Audi-Montagehallen produzierte Trabant. Hier werden seine verschiedenen Entwicklungsstufen anschaulich dargestellt: vom P 70 über den P 50 zum P 601 und dem 1,1-Liter-Trabant mit VW-Polo-Motor. Auch den P 240 „Sachsenring“, einen eleganten Oberklassewagen aus den 50er Jahren, und den Traktor „Pionier“ kann man hier bestaunen.

(www.horch-museum.de)

Trabi und Wartburg prägten das Bild der Straßen in der DDR, letzterer benannt nach dem Wahrzeichen seines Produktionsortes Eisenach. Seit mehr als 115 Jahren werden am Fuße der Wartburg in Thüringen Autos gebaut. Unter den Markennamen Dixi, BMW, EMW, IFA, Wartburg und Opel künden sie in aller Welt von Eisenacher Ingenieurkunst und automobilber Tradition. Diese zu bewahren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen ist die Aufgabe des Automobilmuseums **Automobile Welt Eisenach**. Eröffnet wurde es 2005 in dem von BMW 1935 errichteten Produktionsgebäude O2 auf dem Gelände des ehemaligen Automobilwerkes Eisenach als städtisches Museum. Seit April 2014 ist es in die Trägerschaft einer Stiftung übergegangen. Gezeigt werden Fahrzeuge aus allen Produktionsepochen wie beispielsweise einer der ersten Wartburg-Motorwagen von 1899, der Dixi 3/15, der BMW 328, der EMW 327, der EMW 340 sowie Serien-Modelle aus dem Automobilwerk Eisenach (AWE) und ein AWE-Rennsportwagen aus dem Jahr 1956. Karosserie-Studien aus Holz, Prototypen und Konstruktionspläne geben darüber hinaus Einblick in die örtliche Fahrzeugentwicklung.

(www.awe-stiftung.de)

Vom Nutzobjekt zum Sammlerstück

Einen Wartburg findet man auch im Automuseum **Mahymobiles** im belgischen Leuze-en-Hainaut. Das Hardtop Cabrio Baujahr 1960 gehört zu einer Sammlung von Autos, die der Autohändler Ghislain Mahy in der Nachkriegszeit von überall her gebraucht erwarb, um in Gent ein Taxi-gewerbe aufzubauen. So lange es ging, nutzte er sie für sein Unternehmen und trennte sich auch danach von vielen nicht, sondern reihte sie in seine Autosammlung ein, die auf diese Weise sukzessive wuchs. Heute ist sie mit 950 Fahrzeugen eine der größten Automobilsammlungen der Welt. Mehr als 200 Fahrzeuge aus der Sammlung werden im Automuseum **Autoworld** in Brüssel präsentiert, das zu den bedeutendsten europäischen Museen für historische Autos zählt. Die übrigen 750 sind in der ehemaligen Textilfabrik Ernaelsteen bei Leuze-en-Hainaut untergebracht, die 1997 von der Fondation Mahy erworben wurde. Das älteste hier gezeigte Vehikel stammt aus dem Jahr 1895, andere Fahrzeuge sind deutlich jüngeren Datums. Zu sehen ist ein Delaunay-Belleville von 1911, ein Austro-Daimler von 1923, eine Lincoln-Limousine von 1931 und ein Buick Riviera von 1970. Auch Feuerwehrfahrzeuge, Dampf-Zugmaschinen, Motorräder und Fahrräder gehören zur Sammlung.

(web.mahymobiles.be | www.autoworld.be)

Der Grundstein für das **Louwman Museum** in Den Haag, das die weltweit älteste private Autosammlung beherbergt, wurde 1934 mit dem Kauf eines damals zwanzig-jährigen Dodge gelegt, der auch heute noch im Museum ausgestellt wird. Mittlerweile umfasst die Sammlung rund 230 klassische Automobile. Von zwei Generationen der Familie Louwman zusammengetragen, präsentiert das Museum die schönsten je gebauten Sport- und Rennautos, mit denen legendäre Rennfahrer an diversen Grands Prix und an Rennen wie Le Mans und Indianapolis teilgenommen haben. Fahrzeuge berühmter Persönlichkeiten wie Elvis Presley, Steve McQueen und Sir Winston Churchill sind ebenfalls Teil der Sammlung. Einige Autos haben eine Rolle in Filmen gespielt. Hierzu gehören das Taxi aus dem Film „Der Pate“ und der Aston Martin aus den James Bond-Filmen „Goldfinger“ und „Feuerball“.

(www.louwmanmuseum.nl)

Im elsässischen Mülhausen eröffnet 1977 ein „Museum der Arbeiter“. Zu sehen gibt es eine gigantische Sammlung von Luxuskarossen. Wie passt das zusammen? Untergebracht ist das Museum in einer Textilfabrik, die Ende 1976 geschlossen wurde. Verantwortlich für diese Entwicklung macht die Belegschaft die Fabrikbesitzer, die Brüder Hans (1904–1989) und Fritz (1906–1992) Schlumpf. Diese haben sich bereits in ihre schweizerische Heimat abgesetzt. Zurückgelassen haben sie ihre Sammlung von Bugatti-Limousinen, die nach Meinung der Arbeiter zum Niedergang des Unternehmens beigetragen hat. Ursprünglich hatten die Gebrüder Schlumpf vor, von jedem Bugatti-Modell lediglich ein Exemplar zu erwerben. Doch über dieses Ziel sind sie gründlich hinausgeschossen. Für die immer größer werdende Sammlung haben die beiden Unternehmer einen Teil ihrer Fabrik reserviert, zu dem nur wenige Zutritt hatten. 1966 begann der aufwendige Umbau zum Museum.

Dieses „Musée Schlumpf“ erklärten die verbitterten Arbeiter 1977 zu ihrem Museum. Es folgten jahrelange Rechtsstreitigkeiten. Inzwischen ist die ehemalige Textilfabrik als **Cité de l'Automobile** (Autostadt) in öffentlicher Hand. Die Ausstellung umfasst rund 400 Autos, circa 120 Fahrzeuge stehen zudem in den Magazinen dieses einzigartigen Museums, das der Marke Bugatti huldigt. Der Gründer der Marke, Ettore Bugatti (1881–1947), produzierte in Molsheim, 20 Kilometer westlich



von Straßburg, entstammte aber einer Mailänder Künstlerfamilie. Schon als junger Konstrukteur machte er auf sich aufmerksam und wurde 1901 vom Motorwagenhersteller Baron Eugène de Dietrich (1844–1918) in das Elsass geholt, wo er sich 1910 selbstständig machte. (www.citedelautomobile.com)

Ein sich aufbäumendes Pferd als Markenzeichen

Ein anderer Italiener blieb in Italien und wurde ebenso wie seine Fahrzeuge zur Legende: Enzo Ferrari (1898–1988). Die Ursprünge des nach ihm benannten Unternehmens gehen zurück auf das Rennteam Scuderia Ferrari, das von 1929 bis 1938 unter der Leitung von Enzo Ferrari unter anderem als Werksteam von Alfa Romeo sehr erfolgreich Autorennen fuhr, ohne selbst Fahrzeuge zu bauen. Schon zu diesen Zeiten wurde das heute noch benutzte Logo verwendet: ein sich aufbäumendes Pferd, das „cavallino rampante“. 1940 wurde die Scuderia in „Auto Avio Costruzioni Ferrari“ umbenannt und zog 1943 nach Maranello um, wo sie bis heute ihren Hauptsitz hat.

Für alle Ferrari-Fans ein Muss ist in Maranello (Provinz Modena) das **Ferrari-Museum**. Den Eingang des Museums, das den Mythos Ferrari beschwört, ziert eine Formel-1-Ampel. Zeigen die drei Leuchten auf Grün, ist es geöffnet. Leuchtet die Ampel rot, bleiben die Pforten geschlossen. Auf zwei Etagen gibt es historische Rennwagen, aktuelle Straßenfahrzeuge und Formel-1-Boliden zu bestaunen. An zwei Formel-1-Simulatoren – der eine für Erwachsene, der andere für Kinder – kann jeder Besucher virtuell über die Rennpisten brettern. Vor einer Mattscheibe, aber im echten Auto. Im Keller hat Ferrari eine komplette Boxengasse installiert. Mit allem, was dazu gehört: überdachte Barhocker mit Boxen-TV sowie Pit-Stop inklusive Reparatur-Werkstatt. Hinter Panzerglas befindet sich ein Nachbau Enzo Ferraris Arbeitszimmer aus der Via Trento Trieste. Auf dem riesigen Holzschreibtisch liegt Enzos alte Hornbrille mit elf oder mehr Dioptrien, so als wäre der Commendatore, wie ihn die alten Mechaniker nennen, nur mal eben nebenan und würde gleich wiederkommen. Wie die modernen Produktionsanlagen aussehen, wird anhand von Modellen dargestellt. Tatsächlich liegen Fabrik und Teststrecke nur wenige hundert Meter vom Museum entfernt. (museomaranello.ferrari.com)

Pferde, die sich vor einer Kutsche in Luft auflösen und so Platz für den Motor machen, die ersten Rollversuche des Autos und eine „Garage der Zukunft“, in der unter anderem der allererste Fiat parkt: ein 4 HP von 1899 – das alles findet man im **Museo Nazionale dell'Automobile** in Turin. Gegründet wurde es 1932 von zwei Pionieren der italienischen Automobilindustrie, Cesare Goria Gatti (1860–1959) und Roberto Biscaretti di Ruffia (1878–1930). 2009 komplett umgestaltet, inszeniert es schwerpunktmäßig die italienische Automobilgeschichte auf innovative Weise. Die Sammlung umfasst knapp 200 Fahrzeuge, darunter ein Dampflandauer von Virgino Bordinò (1804–1879) aus dem Jahr 1854, der als erste Motorkutsche der Welt gilt, ein Renn-Fiat Baujahr 1903 und ein Lancia von 1923, ein frühes Beispiel für ein Auto mit selbsttragender Karosserie. Aber auch Fahrzeuge ausländischer Hersteller werden präsentiert, etwa ein Peugeot Baujahr 1894, aus England ein Mini ebenso wie ein Rolls-Royce, einige frühe Fords und auch ein Mercedes aus Hitlers Fuhrpark. Das Erdgeschoss widmet sich vor allem dem Automobil-Design, das nirgendwo sonst so präsent ist wie in Turin. (www.museoauto.it)

Museum in Erinnerung an Pionier des Motorsports

Automuseen gibt es viele in Großbritannien, eines der größten ist das **National Motor Museum** in Beaulieu südwestlich von Southampton. Das Museum wurde 1952 von Edward Douglas-Scott-Montagu zur Erinnerung an seinen Vater John Douglas-Scott-Montagu (1866–1929) gegründet, der einer der großen Pioniere des Motorsports in England war. Dieser war das erste Mitglied des britischen Parlaments, das mit einem Auto zum Parlament fuhr. Er unterrichtete zum Ende des 19. Jahrhunderts auch den späteren König Edward im Autofahren. Zuerst besaß das Museum lediglich fünf Automobile, die im „Palace House“, dem alten Wohnsitz der Familie, gezeigt wurden. 1972 entstand ein neues, zweckentsprechendes Museumsgebäude in der Parklandschaft, die das Palace House umgibt. Der Name wurde in National Motor Museum geändert. Heute werden rund 250 der historisch interessantesten Fahrzeuge ausgestellt, einschließlich vier Geschwindigkeits-Weltrekordhaltern. Zudem ist das Museum Heimat einer der bedeutendsten Sammlungen von Autobüchern, Zeitschriften, Fotografien, Filmen und anderer Automobilia aus aller Welt. Zu den Weltrekordfahrzeugen gehört Malcom Campbells Sunbeam von 1925 mit 257 Kilowatt Leistung (350 PS), Henry Segraves Sunbeam mit 736 kW (1 000 PS), der Golden Arrow von 1929 und Donald Campbells Blue Bird CN 7. Auch der Reliant-Lieferwagen aus der Fernsehserie „Only Fools And Horses“ wird ausgestellt, und es gibt eine separate Ausstellung von James-Bond-Fahrzeugen. (www.beaulieu.co.uk)

Das größte private Verkehrsmuseum Großbritanniens findet sich in dem kleinen Ort Lower Stondon vier Kilometer südwestlich von Henlow in Bedfordshire (England). Das **Stondon Motor Museum** verfügt über mehr als 400 Exponate, darunter Autos, Motorräder, Panzer, Flugzeuge und eine Nachbildung in Originalgröße von Captain Cooks Schiff, der „HM Bark Endeavour“. Untergebracht sind die Fahrzeuge in acht Hallen. Sie decken die Geschichte der Motorisierung in einem Zeitraum von 1900 bis 1990 ab. Unter den Exponaten finden sich besondere Schmuckstücke wie sechs Rolls-Royce, darunter das Lieblingsauto des Eigentümers, ein Rolls-Royce Corniche. Unter diesem Namen wurden von 1971 bis 1995 die Coupé- und Cabriolet-Varianten des Rolls-Royce Silver Shadow und von 2000 bis 2002 die Rolls-Royce-Version des Bentley Continental R vermarktet. (www.motor-museum.co.uk)

Mit der Produktion von Sägeblättern, Uhrenfedern, Mühlen und Eisenwaren begann die Geschichte von Peugeot, das seine Firmenhistorie an seinem größten Produktionsstandort in Sochaux nördlich der französischen Alpen präsentiert. Der größte Teil der rund 10 000 Quadratmeter großen, mit typischen Accessoires der jeweiligen Zeitepoche dekorierten Ausstellungsfläche ist der Automobilgeschichte gewidmet, in der das Jahr 1890 mit der Entwicklung eines motorbetriebenen „Velozipeds“ den Beginn der Automobilkonstruktion markiert. 1988 eröffnet und im Jahr 2000 erweitert, stellt das **Peugeot-Museum** (französisch: *Musée de l'Aventure Peugeot*) rund 100 Automobile sowie 50 Fahrräder und Motorräder aus. Im nicht öffentlich zugänglichen Depot von rund 35 000 Quadratmetern Fläche verfügt das Museum über etwa 350 weitere Autos und 250 Zweiräder. Außerdem zeigt das Museum viele Automodelle und Objekte, die im Zusammenhang mit der Marke Peugeot stehen. (www.museepeugeot.com)



Traditionsreicher Automobilbau auch in Osteuropa

Was man als Westeuropäer leicht vergisst: Auch in Osteuropa werden Autos gebaut, und das nicht erst, seit westliche Konzerne ihre Produktion ostwärts verlagern. Die Skoda-Fabrik in Mlada Boleslav, 72 Kilometer nördlich von Prag, geht zurück auf das Jahr 1895, als Václav Laurin (1865–1930) und Václav Klement (1868–1938) begannen, zunächst Fahrräder, dann Motorräder und ab 1905 Autos zu bauen. Die heutige Fabrik entstand 1945. Mit 19 000 Beschäftigten ist sie das bedeutendste Automobilwerk des Landes. Seit 2000 gehört sie zur Volkswagen-Gruppe. Das **Skoda-Museum** wurde 1995 gegründet und 2005 neu gestaltet in Erinnerung an das hundertjährige Bestehen der Automarke. Die Ausstellung präsentiert zahlreiche Fahrzeuge und illustriert mit interaktiven Mitteln verschiedene Systeme der Automobilproduktion. Ein vornehmer Skoda Superb Baujahr 1934 findet sich ebenso unter den Exponaten wie ein Skoda F3 – ein Rennwagen, den der tschechische Automobilhersteller 1964 für die Formel 3 herausbrachte. Oder auch ein Skoda 422 aus den 1930er Jahren, der so ausgestellt ist, wie man ihn gefunden hat: ziemlich heruntergekommen in einer Scheune.

(museum.skoda-auto.cz)

Kopřivnice (deutsch: Nesselsdorf) im Osten von Mähren ist der Standort der Tatra-Werke. Gegründet von Ignác Šustala (1822–1881), wurden hier zunächst Pferdekutschen, dann Eisenbahnwaggons, seit 1897 Kraftfahrzeuge und bald auch Lkw gebaut. 1923 entwickelte der österreichische Konstrukteur Hans Ledwinka (1878–1967) den Prototyp 11, einen Pkw mit Zentralrohrrahmen, luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor vorne und Pendelachse hinten, wegen der Form seiner spitzen, kühlerlosen Frontpartie im Volksmund „Bügel-eisen“ genannt. Dem folgte eine Reihe dieser Baulinie, auch mit Vierzylindern. 1931 wurde der Prototyp V-570 gebaut, mit stromlinienförmiger Karosserie und luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor im Heck. Dieses Auto ging nicht in Serie, kann aber als ideeller Vorgänger des deutschen VW Käfer gelten. Nach dem Krieg rückte die Lastwagenproduktion in den Vordergrund. Als letzten Versuch im Pkw-Geschäft brachte Tatra 1996 den Typ 700 auf den Markt, dessen Produktion jedoch nach zwei Jahren eingestellt wurde. Heute beschränkt sich Tatra auf die Lkw-Herstellung.

Zahlreiche Produkte aus den Tatra-Werken präsentiert das **Technische Museum Tatra** in Kopřivnice, das in seiner heutigen Form 1997 eröffnete und aus dem Werksmuseum hervorging, das bereits ein halbes Jahrhundert zuvor gegründet wurde. Zu sehen sind Kutschen, Schienenfahrzeuge und Pkw aus allen Jahrzehnten der Unternehmensgeschichte, vor allem aber Schwerlastwagen, für die der tschechische Autobauer berühmt ist. Etwa der schwere Frontlenker Typ 813, der 1967 vorgestellt wurde. Dieser Typ gilt bis heute als einer der geländegängigsten Lastkraftwagen und wird erfolgreich bei Trial-Rennen eingesetzt. Eine Besonderheit ist die Einzelradaufhängung mit extremen Federwegen. Es gab eine Sonderausführung mit 1 000-PS-Gasturbine für die Streitkräfte. Im ersten unteretzten Gang ist er in der Lage, festgefahrenen Panzer mit 40 Tonnen Gewicht zu bergen. Zu sehen sind auch Geländewagen, die mehrfach bei der Rallye Paris – Dakar gewonnen haben.

(www.tatramuseum.cz)

Das **DAF-Museum** im niederländischen Eindhoven, von einer ehrenamtlich arbeitenden Stiftung getragen, erinnert an einen weiteren Fahrzeughersteller, der sich

mit seinen Lkw bis heute am Markt behauptet. Untergebracht ist es in einem Industriedenkmal, der ehemaligen Dampfbrauerei „De Valk“ anno 1884, die für viele Jahre die größte Brauerei der Stadt war. In das Museum einbezogen ist die benachbarte Schmiede, in der 1928 die Brüder Hub (1900–1979) und Wim (1906–1978) van Doorne den Grundstein für das zunächst auf Schwerlast-Lkw-Anhänger spezialisierte Unternehmen legten. Seit 1949 baut es dann selbst Lkw. Eine Besonderheit waren die von Beginn an angebotenen Frontlenker-Fahrerhäuser, anfangs rundlich, ab den 1960er Jahren eckig ausgeführt, woran sich im Kern bis heute nichts geändert hat. Von den 1950er Jahren bis 1972 waren auch eigene Haubenwagen im Programm. Zeitweise produzierte DAF auch Pkw. Bekannt geworden sind diese insbesondere durch ihr revolutionäres Antriebskonzept, das Variomatic-Getriebe. Dabei handelt es sich um eine stufenlose Keilriemenautomatik, die ein ruckfreies Fahren im stets optimalen Drehzahlbereich ermöglicht. Theoretisch könnte man damit genauso schnell vorwärts wie rückwärts fahren.

Ein Rundgang durch das DAF-Museum gleicht einer Reise durch die Zeit. Vor den Augen der Besucher entfaltet sich die gesamte Geschichte des Unternehmens – von den Anfängen der „van Doorne's Aanhangwagen-fabriek“ (seit 1948 „Automobilfabriek“) bis hin zu den modernsten Lastwagen, die aus den Eindhovener Montagehallen rollen. Mehr als 40 Lkw aus allen Jahrzehnten der Firmenhistorie stehen in Reih und Glied, darunter Spezialfahrzeuge für Militär und Feuerwehr. Eine Auswahl historischer Fahrzeuge dokumentiert die keine zwei Jahrzehnte währende Ära der DAF Pkw, beginnend mit dem Kleinwagen DAF 600, der von 1959 bis 1963 gebaut und mit einem Variomatic-Getriebe ausgestattet war. Zu sehen sind Rennwagen und Prototypen, die nie in Serie gegangen sind, aber von der Kreativität der DAF-Ingenieure zeugen. Zu bestaunen sind nicht zuletzt ausgefallene Konstruktionen wie der DAF-Kini, der jahrelang als Strandfahrzeug der königlichen Familie fungierte, oder auch das „Armeepony“, ein Militärfahrzeug in Kleinformat.

(www.dafmuseum.nl)



Weiterführende Informationen

auf der ERIH-Webseite www.erih.de:

Europäische Themenroute „Transport und Kommunikation“

Fotos:

Seite 31: 1 Ladenburg (D). Automuseum Dr. Carl Benz 2 Amerang (D). EFA-Museum für Deutsche Automobilgeschichte 3,4 Zwickau (D). August Horch Museum 5 Eisenach (D). Automobile Welt Eisenach **Seite 32:** 1 Leuze-en-Hainaut (B). Mahymobiles 2 Brüssel (B). Autoworld 3 Den Haag (NL). Louwman Museum 4,5 Mülhausen (F). Cite de l'Automobile **Seite 33:** 1 Maranello (I). Ferrari Museum 2,3 Turin (I). Museo Nazionale dell'Automobile 4,5 Beaulieu (GB). National Motor Museum **Seite 34:** 1 Lower Standon (GB). Standon Motor Museum 2 Sochaux (F). Musée de l'Aventure Peugeot 3 Mlada Boleslav (CZ). Skoda Museum 4 Kopřivnice (CZ). Technisches Museum Tatra 5 Eindhoven (NL). DAF-Museum

31.3+4; 32.4+5; 33.2+3; 34.5 Rainer Klenner; 34.1 National Education Network; alle anderen: Standorte

