

Das augenzwinkernde Museum

Flotte Sprüche für flotte Fahrzeuge

Wenn davon die Rede ist, dass ein großer Holunderstrauch sich sehr wohl in einem Ford Taunus-Cabriolet fühlte oder ein Heinkel-Kabinenroller unter einem großen Apfelbaum auf bessere Zeiten wartete, kann man sicher sein, Deutschlands flottestes Museum zu durchstreifen.

Museen, die Angriffe auf Lachmuskeln starten, sind wahrlich dünn gesät. Im Bereich ›Technik‹ gehören diese gar zur absoluten Ausnahme, da es gilt, technische Daten in seriöser Weise zu vermitteln. Einen tollen Spagat liefert diesbezüglich das Auto- und Uhrenmuseum Schramberg, das es fertigbringt auf eine

Weise zu informieren, die nicht nur unterhaltsam ist, sondern auf raffinierte Art auch das Langzeitgedächtnis stimuliert. Schließlich sind lustige Sprüche wesentlich leichter zu merken, als tabellarische Faktensammlungen.

Im Museumsbau wird sowohl die Geschichte des Uhrenbaus als auch die Geschichte der Mobilität auf zwei, drei und vier Rädern erzählt. Ob Schwarzwälder Kuckucksuhr, hochwertige Chronographen oder einfache Wecker, im vierten Stock des Museums wird die Geschichte Schramberger Unternehmen präsentiert, die Epochales in Sachen Uhrenbau geleistet haben. Dazu zählen weltbekannte Uhrenmanufakturen, wie die Hamburg-Amerikanische Uhrenfabrik oder

Junghans, die mit imposanten Fabrikgebäuden das Gesicht von Schramberg entscheidend mitgeprägt haben.

Nachdem H.A.U. schon lange Geschichte ist, dominiert alleine das Unternehmen Junghans die Uhrenfertigung in Schramberg. Im Museum sind folglich eine ganze Reihe ehemaliger und aktueller Hingucker der ehemals größten Uhrenfabrik der Welt ausgestellt, die heute besonders hochwertige Uhren herstellt.

Im dritten Stockwerk wird die hochinteressante Geschichte des Automobilbaus nach dem Zweiten Weltkrieg erzählt. Unvermutet viele Fahrzeuge sind hier zu bestaunen, die von ihren Besitzern mangels Alternativen selbst zusammengebaut wurden. ›Jeanette‹ beispiels-

weise ist ein kompaktes und recht modern anmutendes Zweiradgefährt, das um einen Vorkriegsmotor und zweier Spornräder einer Me 109 herumgebaut wurde. Erbauer Gerhard Wolz genoss mit seiner Eigenkreation ab 1948 ausführliche Fernfahrten, die teilweise sogar zu dritt durchgeführt wurden, was man angesichts des vergleichsweise kleinen Motorrads fast nicht glauben kann.

Mit seiner ›Steffi‹ zeigte 1953 der Fahrzeug-Ingenieur A. Grohsbach, was sich mit Fleiß und Elan auf vier Räder stellen lässt. Das durchaus moderne Design könnte heute für den idealen Stadtwagen Pate stehen. Was heute als besonders modern angepriesen wird, hat der Fahrzeugpionier bereits



Mit dem Uhren- und Automuseum besitzt Schramberg ein Museums-Juwel, das mit sehenswerten Exponaten aufwartet.



Die Blütezeit der Uhrenherstellung in Schramberg, wo viele Gebäude von H.A.U. und Junghans erbaut wurden, wird in der Uhrenabteilung geschickt dokumentiert.



Das von Freiherr Koenig-Fachsenfeld patentierte Tiefsitzer-Motorrad mit NSU-Motor sollte 1949 die Marke von 300 km/h knacken, was jedoch am Ausfall des Fahrers scheiterte.

damals patentieren lassen: die Progressiv-Lenkung, die bei seinem Erstlingsmodell auf alle vier Räder wirkt und so das Einparken sehr erleichterte.

Vorläufer heutiger Biogas-Anlagen konnten schon damals helfen, den Mangel an Benzin und Gas zu lindern. Mit dem Opel Olympia, der mit einer Holzgasanlage nachgerüstet wurde, präsentiert sich ein Gefährt, das mit Gas von verschweltem Holz fuhr und wohl auch heute eine Alternative zum immer teureren Benzin darstellen würde, wenn die Technik etwas anwender- und umweltfreundlicher wäre.

Komfortverwöhnte Fahrzeuglenker werden erstaunt feststellen, dass es früher nicht selbstverständlich war, sein Fahrzeug im Stand zu starten. Vielmehr waren damals sportliche Einlagen und stramme Waden nötig, um Fahrzeuge zum Laufen zu bringen. Viele Fahrer von damals nahmen dies jedoch von der praktischen Seite. Schließlich kann nicht kaputtgehen, was nicht vorhanden ist und außerdem hat es noch nie jemand geschadet, sich an der frischen Luft zu bewegen.

Doch schon um das Jahr 1953 war das Anschieben der Motorräder aus der Mode gekommen. Wer dann noch Modelle ohne Kick- oder Elektrostarter anbot, spielte mit seinem Unternehmen wirtschaftlich Russisch Roulette.

Der besondere Reiz

Oldie-Motorradfans kommen in Schramberg voll auf ihre Kosten. Wunderschöne Geschöpfe auf zwei Rädern sind in zahlreichen Ausführungen zu bestaunen. Zum Beispiel eine 250er Ardie aus dem Jahr 1952. Jeder Schramberg-Besucher sollte sich selbst davon überzeugen, dass dieses Motorrad auch heute noch seine Käufer finden würde. Gleiches kann von einer 170er Tornax behauptet werden, die es sich gleich neben der Ardie

bequem gemacht hat. Auch was die Lebensdauer früherer Kraftfahrzeuge anbelangt, mussten sich diese nicht unbedingt vor heutigen Modellen verstecken.

So bringt es ein ›Boy‹ der Tempo-Werke auf 18 Einsatzjahre als Gemüsefahrzeug und Viehtransporter. Der Dreiradlaster war in den 50er und 60er Jahren ein bekanntes Ge-

sicht im Nachkriegsdeutschland und fehlt natürlich auch in Schramberg nicht.

Kriege gehen nie ohne Leid zu Ende. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg galt es, den ungezählten kriegsgeschädigten Menschen wieder ein unabhängiges Leben zu ermöglichen. Kein Wunder, dass man im Museum auch auf dreirädrige Fahrzeuge stößt, die

speziell für beinamputierte Soldaten gebaut wurden. „Modernere“ Modelle boten sogar eine geschlossene Karosserie als Wetterschutz. Schon damals gab es für diesen Kundenkreis auch Elektrowagen, zu denen sogar eine Ladestation mitgeliefert wurde.

Wer heutige Fahrzeuge von BMW im Straßenverkehr sieht, kann sich nur schwer vorstel-

diebold
Goldring-Werkzeuge
Spindeltechnologie

Innovation & Präzision

**Diebold
JetSleeve**

Löst 90 % Ihrer Fräsprobleme!

**Besuchen Sie uns
auf der EMO!
Halle 5, Stand C18**

www.HSK.com



Ein Auto war nach dem Krieg für viele ein unbezahlbarer Luxus. Ein adäquater Ersatz waren Motorräder mit Seitenwagen, wie etwa eine NSU OSL von 1951.

len, dass das Unternehmen nach dem Krieg winzige Autos, wie etwa die Isetta oder den BMW600 baute, die nur eingeschränkten Platz boten und zudem lediglich über eine nach vorne zu öffnende Türe verfügten, durch die sich die Passagiere ins Innere bequemten. So klein die Modelle auch waren, schon damals bauten die Bayern erfolgreiche Automobile.

Die liebevoll ›Knutschkugel‹ genannte ›Isetta‹ war eines der erfolgreichsten Kleinwagen, der durchaus auch heute noch im Straßenverkehr erblickt werden kann. Mit dem 600er-Modell griff BMW den Erfolg der Isetta auf und präsentierte ein Modell mit vier Sitzplätzen, Bergfreudigkeit und guter Straßenlage. Es ist

ohne Übertreibung ein Wunder, dass es BMW heute als Fahrzeuganbieter überhaupt noch gibt. Schließlich wurden die Werkhallen im Krieg zerstört, Brauchbares demontiert und an die Siegermächte ausgeliefert. Kochtöpfe und Baubeschläge waren daher die ersten Konsumgüter, denen sich BMW nach dem Krieg widmete.

Sieger unter Besiegten

Ford hatte da schon wesentlich bessere Startchancen. Bereits ab 1945 konnte sich das Unternehmen auf den Bau von Lastwagen konzentrieren. Die damals von Ford gebauten Taunus-Modelle konnten aus Kapazitätsgründen nicht



Der Lloyd 300 wurde vom Volksmund als ›Leukoplastbomber‹ betitelt, da kleinere Schäden seines mit Kunstleder bespannten Sperrholzaufbaus mit Pflaster repariert werden konnte.



Ob Nabenmotor oder Fahrrad-Hilfsmotor, schon in den 1950er Jahren war die Wadenmuskeln entlastende Technik ähnlich populär wie heute E-Bikes.

selbst produziert werden, weshalb VW und Karmann einspringen mussten. Eine überraschende Information, die wohl nur wenige Besucher des Schramberger Museums bereits kannten.

Das ›M‹ im Namen des ›Taunus 12 M‹ steht übrigens für Meisterwerk. Und das zu Recht! Während moderne Kraftfahrzeuge immer übersichtlichere Karosserieformen bekommen, die sich nur noch mit Rückfahrkamera und Abstandssensor in Parklücken manövrieren lassen, konnte Ford schon 1957 zeigen, was in Sachen Rundumsicht machbar ist. Neuwagenkäufer werden hier inspiriert, kritische Fragen an den Autoverkäufer zu stellen.

Überhaupt zeigt der Rundgang durch das Museum, dass

viele ›Neuheiten‹ schon mal dagewesen sind. Vielfach sogar in verblüffend ähnlicher Ausprägung. Zum Beispiel gibt es hier die Steinwinter ›Comessa‹ zu bewundern, die bereits die Smart-Idee in sich trägt: Platz für zwei Personen und zwei Kästen Bier.

Das Ganze auch noch TÜV- und fahrscheinfrei, da das Gefährt nur maximal 25 km/h fuhr und zum Krankenfahrstuhl erklärt wurde. Allerdings durfte man nur sanft bremsen, da man konstruktionsbedingt sonst nach vorne kippte. Der ›Elchtest‹ lässt grüßen.

Durch den verlorenen Krieg waren zahlreiche Flugzeugkonstrukteure ohne Arbeit. Ihr Talent brachten sie in die Automobilentwicklung ein, was sich natürlich in deren



Mit dem Kabinenroller hat der ehemalige Flugzeugkonstrukteur Messerschmitt nach dem Krieg einen wahren Hingucker ersonnen, den es auch mit einem faltverdeck zu kaufen gab.



Ein Opel Olympia mit nachträglich angebaute Holzgasanlage sorgte im Jahre 1946 trotz knappem Benzinangebot für Mobilität. Der Olympia war technisch eine Pioniertat, denn er hatte die erste selbsttragende Ganzstahlkarosserie der Welt.

Formen ausdrückte, schließlich wussten diese Ingenieure etwas über die Wichtigkeit des Luftwiderstands.

Der Kabinenroller von Messerschmitt, scherzhaft vom Volksmund auch »Schneewittchensarg« genannt, ist der wohl bekannteste Vertreter seiner Zunft. Die sportliche Variante des Kabinenrollers war der »Renntiger«, der mit nur 19 PS eine Geschwindigkeit von 140 km/h schaffte. Hier bleibt man gerne stehen und lässt die automobilen 1950er Jahre auf sich wirken.

Nicht von gestern waren die Konstrukteure in der späteren DDR. Da Tiefziehblech Mangelware war, konstruierte man kurzerhand eine Kunststoffkarosserie aus Baumwolle und Lumpen, die mit Phenolharz getränkt wurde. Allerdings war die Leistung des Trabantmotors mit 22 PS mehr als bescheiden und der Preis von 7650 Ostmark mehr als hoch, sodass der Besitz eines privaten PKWs nur wenigen DDR-Bürgern gönnt war.

Auch Lloyd hatte anfangs Probleme, Fahrzeuge aus Blech zu fertigen. Der Grund war allerdings nicht das fehlende Material, sondern das fehlende Geld, um teure Tiefziehwerkzeuge zu kaufen. Also wurde das Fahrzeug aus einem Sperr-

holzaufbau erstellt, der mit Kunstleder überzogen wurde. Der Lloyd 300 von 1952 war daher auch als »Leukoplast-Bomber« bekannt, denn kleinere Karosserieschäden konnte man hier einfach mit einem Pflaster überkleben. Allerdings war die Freude über nicht vorhandenen Rost verfrüht, da diese Fahrzeuge schlicht verfaulten und gut erhaltene Exemplare daher absoluten Seltenheitswert haben.

Eine besondere Rarität in Schramberg ist das Stromlinienfahrzeug von NSU, das mit

58 PS sagenhafte 300 km/h erreichen sollte. Als Fahrer war Wilhelm Herz vorgesehen, der jedoch kurz zuvor schwer verunglückte, weshalb NSU den geplanten Rekordversuch als zu riskant abblies. Wer will, kann jedoch auf den Museumseigenen Modellrennbahnen ein paar rasante Runden drehen und sich wenigstens für kurze Zeit wie ein Rennfahrer fühlen.



www.auto-und-uhrenwelt.de



Auch sonstige Gegenstände der Nachkriegszeit werden gezeigt.

Auto- und Uhrenwelt Schramberg
 Gewerbepark H.A.U. 3/5; 78713 Schramberg
 Tel.: 07422-29300
Öffnungszeiten: 10:00 bis 17:00 Uhr
Eintrittspreise: Normal: 5,00 Euro
 Ermäßigt: 3,00 Euro



Leuchtstark.
Lautstark.



Optische Signalgeräte



Signalsäulen



Akustische Signalgeräte



Optisch-Akustische Signalgeräte



Ex-Signalgeräte

NEU!
Online-Shop



www.werma.com