

M-1A 356



AUSGABE 10 MAI 2021



Aussenansicht
Bild: Automuseum PROTOTYP

Text
Stefan Maier

Bilder
Automuseum
PROTOTYP
Stefan Maier
Thomas Görny

Der Verband „Deutsche Museumsstraße“ hat nachgezählt: In Deutschland gibt es rund 250 Automuseen. Die bekanntesten sind sicher die Werksmuseen der großen Hersteller, allen voran das BMW Museum, das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart-Untertürkheim und natürlich das Porsche Museum in Zuffenhausen. Allesamt Tempel der PS-Kultur mit eindrucksvoller Architektur und unzähligen Exponaten auf mehreren Ebenen. Im Schatten der großen gibt es aber auch eine Reihe sehenswerter kleinerer Oldtimer-Museen. Ein ganz besonderes ist das Automuseum PROTOTYP in Hamburg mit seltenen Exponaten der Porsche-Historie. Stefan Maier hat es sich für die M-IA angesehen.

Nicht erst seit Eröffnung der weltberühmten Elbphilharmonie gehört das erneuerte Hamburger Hafenviertel zum touristischen Pflichtprogramm. Genau wie Binnenalster, Michel, Sankt Pauli und Landungsbrücken muss man diesen Stadtteil einfach gesehen haben, weil er gleichermaßen für Geschichte und Weltoffenheit der Hansestadt steht. Damit nicht genug: In der HafenCity haben sich

die Hamburger Kaufleute Oliver Schmidt und Thomas König einen Traum verwirklicht. In einem sorgsam sanierten historischen Fabrikgebäude in der Shanghaiallee 7 haben sie 2008 unter dem Motto „Personen.Kraft.Wagen“ die kleine, aber feine Sammlung PROTOTYP eröffnet, die seitdem zu einem Mekka von Oldtimer- und insbesondere Porschefans aus aller Welt geworden ist.

Konturen vom 356 und ein Heck wie ein Brezel-Käfer

Über ein paar Treppenstufen erreicht man die Dauerausstellung im ersten Stock. Gerade mal 10 € kostet der Eintritt, bezahlt wird in einem liebevoll gestalteten Museumsshop, wo es zu absolut fairen Preisen Plakate, Modelle, Bücher, Fotos zu kaufen gibt. Unmittelbar dahinter öffnet sich der großzügige Ausstellungsraum und das große Staunen beginnt. Gleich rechts steht einer von nur drei gebauten Berlin-Rom-Wagen, die das Konstruktionsbüro von Ferdinand Porsche auf der Basis des damaligen KdF-Wagens für ein 1939 geplantes Langstreckenrennen entwickelte. Wegen des Krieges fand das Rennen nie statt, trotzdem ist der als Typ 64 bezeichnete Wagen faszinie-

Das grosse Staunen

Ein Besuch im Automuseum PROTOTYP in Hamburg

rend, wenn man davor steht und seine Formen studiert. Hinten erinnern die Kühlschlitze und das ovale, mittig geteilte Heckfenster an den Volkswagen, doch vorne nahm Konstrukteur Erwin Komenda bereits die Konturen des späteren Porsche 356 vorweg, der ja ebenfalls aus seiner Feder stammte.

Es ist sicher nicht verkehrt, wenn man den Berlin-Rom-Wagen als einen wichtigen Vorläufer des Typs 356 betrachtet, der ja erst nach dem Krieg in Gmünd in Kärnten entwickelt wurde. Das hier gezeigte Modell mit dem Kennzeichen IIIA-0701 ist übrigens eine Rekonstruktion des Wagens Nummer zwei. Nummer eins ging laut Wikipedia bereits 1939 zu Bruch, die beiden verbliebenen erwarb nach dem Krieg der Tiroler Tüftler und Rennfahrer Otto Mathé. Nummer zwei diente ihm als Ersatzteilspender für Nummer drei, damit fuhr Mathé bis in die Fünfziger Jahre hinein Rennen und nahm später noch an Oldtimerveranstaltungen teil. 2019 sollte der Wagen versteigert werden, aber bei einem Mindestpreis von 17 Millionen Dollar wollte niemand einsteigen und so wartet Nummer drei weiter auf einen Käufer. Umso schöner, dass das Automuseum PROTOTYP vor Jahren die Reste von Nummer

zwei kaufen und den Wagen wieder aufbauen konnte.

Otto Mathé, der Tausendsassa aus Tirol

Bereits auf den ersten Metern in dem lichtdurchfluteten und großzügig geschnittenen Ausstellungsraum wird deutlich, welche wichtige Rolle Otto Mathé für das Automuseum PROTOTYP spielt. Carolin Peiseler, zuständig für Marketing und PR, bringt es so auf den Punkt: „Mathé passt besonders gut zu unserem Motto ‘Personen.Kraft.Wagen’, weil wir neben den Motoren und den Wagen immer auch die Akteure, die Personen und ihre Geschichte in den Blick nehmen. Und da ist Otto Mathé beispielhaft mit seiner Energie, seinem Können, seiner Kreativität, seiner Risikobereitschaft und dafür, sich nicht unterkriegen zu lassen.“ Tatsächlich war der gelernte Maschinenbauer, der von 1907 bis 1995 lebte, einer der schillerndsten Persönlichkeiten des Rennsports. Als junger Mann war er Tiroler Bergmeister und internationaler Rekordhalter im Radrennen, später war er mit selbst gebauten Maschinen als Motorradrennfahrer erfolgreich, unter anderem auf der Sandbahn. 1934 büßte er bei einem schweren Unfall Teile sei-



Dauerausstellung
Porsche Typ 64
Bild: Automuseum PROTOTYP

nes rechten Arms ein, so dass er von Motorradrennen auf Autorennen umsattelte. Bei seinen Fahrzeugen baute er die Gangschaltung so um, dass er sie mit der linken Hand bedienen konnte – und falls nötig durch das Anpressen des Brustkorbs auf dem möglichst rutschfestem Lenkrad die Kurven nahm. Zu sehen unter anderem beim sogenannten Fetzenflieger von 1952, in dem VW- und Porsche-Komponenten verbaut wurden und mit dem Mathé damals Sieg um Sieg einfuhr. Sein bevorzugtes Terrain waren Eisrennen auf zugefrorenen Seen, woran heute noch die brutalen Spikes und die wärmenden Lammfelle erinnern.

„Der Fetzenflieger heißt so, weil er keine seitlichen Motorraumabdeckungen hatte, sondern nur Textilbezüge, die auch als Luftfilter dienten“, so Carolin Peiseler, „und diese Stoffe entzündeten sich leicht und flogen gelegentlich in Fetzen über die Rennbahn“. Dass Mathé ein Universalgenie war, zeigen auch die anderen Exponate. Da wären seine mobile Werkstatt, ein grüner, wunderbar patinierter VW T1 Transporter. Oder eine von ihm entwickelte Ski-Sicherheitsbindung und sein selbst gemischtes Additiv „Mathé Universal“.

Lauter Porsche-Typen: Denzel, Petermax Müller, Rometsch, Glöckler

Zur Ecke der Österreicher im Automuseum PROTOTYP gehört noch der Denzel 1500 S aus der Werkstatt des Wieners Wolfgang Denzel, der von 1948 bis 1957 rund 70 Fahrzeuge bau-

te. Zunächst mit Holz-Kunststoff-Karosserien auf VW Kübelwagenbasis, später auf selbst konstruierten Rohrrahmen mit VW-Teilen. Der hier gezeigte Denzel 1500 Sport ist ein reinrassiger Sportwagen mit Weber Vergasern aus dem Porsche 550 Spyder und einer von nur drei gebauten. 1954 brachte er es immerhin auf 85 PS aus 1488 ccm, was ihm mit 580 kg zu 168 km/h Spitze verhalf.

Ein weiterer genialer Fahrer und Konstrukteur, dem die Hamburger ein Denkmal setzen, ist der Hannoveraner Petermax Müller (1912-2002). Schon vor dem Krieg fuhr er Rallyes auf DKW, ab 1946 baute er mehrere eigene Rennautos, darunter seinen sogenannten Weltrekordwagen mit der Startnummer 41 auf Basis des VW Kübelwagens, den er mit 78 PS aus einem 1100 ccm VW-Motor und dank strömungsgünstiger Karosserie auf Spitze 215 km/h trieb. Zur Bilanz zählen acht Weltrekorde und 22 nationale Rekorde. Einer davon: In 72 Stunden eine Distanz von 10.998 km mit einem Schnitt von 152 km/h!

Später startete Petermax Müller für Porsche u.a. bei der Fernfahrt Lüttich-Rom-Lüttich und in Le Mans. Der Weltrekordwagen von Petermax Müller ist übrigens einer von Carolin Peiseler's Lieblingsexponaten: „Die pure Materialität, das Design mit teilweise improvisierten Elementen und die Erfolgsgeschichte so kurz nach Kriegsende; da ist einfach alles drin!“



Dauerausstellung
Bild: Thomas Görny

Wer immer die Möglichkeit bekommt, sollte einen Blick in das Schaudépot im Erdgeschoss werfen. Steht da doch, direkt neben einem frühen 66er Porsche 912 und einem schwarzen 356 A Speedster von 1957 mit Flammendesign auf den vorderen Kotflügeln, eine ganz besondere Rarität: Ein silberner Rometsch Porsche Spyder 1,1 Liter von 1954. Laut Infotafel handelt es sich um eine Konstruktion der „Renngemeinschaft Berlin aus West-Berlin“ auf Basis eines VW Käfer Chassis und der Technik eines frühen Porsche 550 Spyder, gebaut von der Berliner Karosseriebaufirma Rometsch (1086 ccm, 68 PS, 550 kg, Spitze 200 km/h).

Zurück in der Dauerausstellung geht es dann Schlag auf Schlag. Erst ein schwarzer VW Typ 39 Vorserien-Volkswagen (der später als Käfer zum Weiterfolg wurde), natürlich mit geteilter Heckscheibe und Winkern und hauchdünnen Scheibenwischerarmen.

Dann der silberne Glöckler Porsche, der es mit 67 PS auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h brachte. In Hamburg steht der vierte von insgesamt fünf Stück, die zwischen 1950 und 1953 gebaut wurden. Mit ihrer kompakten gedrungenen Form gelten die Glöckler Porsche als Vorläufer des legendären 550 Spyder.

Drei vom Feinsten: Gläser Cabrio, A Carrera GT und ein Unikat von Wendler
Ebenfalls eine Augenweide und fast zu schön, um wahr zu sein, ein makellooses Porsche 356

Cabrio von 1951 – in elegantem dunkelblau mit weißem Verdeck.

Die fein gearbeitete Plakette zwischen Tür und vorderem Radausschnitt zeigt ein historisches Motiv: Zwei Männer, die eine Sänfte tragen.

Der Name Gläser deutet darauf hin, dass es sich tatsächlich um einen 356 aus bayerischer Produktion handelt. Zwischen 1950 und 1952 stellte der Karosseriebauer Gläser in Weiden in der Oberpfalz 243 offene Porsche her, von denen angeblich noch 20 erhalten sind. Allerdings: Erich Heuer musste 1952 Konkurs anmelden, weil seine Firma Gläser für ein Cabrio 630 Stunden brauchte und damit deutlich länger als Reutter in Stuttgart, wo es nur 525 Stunden waren. Und das konnte sich für Gläser nicht rechnen, so dass der Porsche 356 aus Bayern nur eine Episode blieb.

Ein weiterer 356 vom Allerfeinsten ist der rote A Carrera GT von Bj. 1958 (1600 ccm, 115 PS, 215 km/h, 880 kg). Dieses Auto im Renntrimm trägt die Startnummer 1 und zusätzlich an den Seiten unter dem goldenen Carrera-Schriftzug die Fahrernamen Oliver Schmidt und Thomas König. Eine der ganz wenigen Hinweise auf die beiden Museumseigner, die ansonsten mit hanseatischer Zurückhaltung überhaupt nicht in Erscheinung treten. Bei dieser extrem seltenen GT-Version sind ab 1958 die Hauben aus Leichtmetall, die Scheiben weitgehend aus Plexiglas und es gibt keine Heizung. Daher trägt dieser Carrera den Spitznamen „Kühlschrank“.

Gleich davor steht eine Konstruktion, die man vermutlich nirgendwo sonst zu Gesicht bekommt. Der hellgrüne Wendler Porsche W/RS-001 von 1960 erinnert mit seinen eleganten Linien eher an einen italienischen Sportwagen, ist aber mit seinen luftgekühlten 135 PS aus 1498 ccm eindeutig ein 356-Abkömmling. Der Karosseriebetrieb Wendler in Reutlingen war auf leichte Rennsport-Karosserien spezialisiert und arbeitete gut mit Porsche in Zuffenhausen zusammen. Als das Werk einen Partner für einen geschlossenen GT-Rennwagen suchte, stand Wendler bereit und baute den 001, der noch heute begeistert.

Die Silberpfeile von Porsche:

Fomel 1 Monoposto und Carrera 904 GTS

Ebenfalls aus dem Jahr 1960 stammt Porsches erstes Formel 1-Auto 718/2. Auch er ist wunderschön anzusehen, aber mit 165 PS aus 1498 ccm noch kein Gewinnerauto. Bis zum ersten und einzigen Sieg in einem Formel 1-Weltmeisterschaftslauf musste Porsche noch zwei Jahre warten. 1962 gewann der Amerikaner Dan Gurney in Rouen den Großen Preis von Frankreich, doch kurz daraus zog sich Porsche nach nur sieben Grand Prix Rennen wieder aus der Formel 1 zurück. Umso bemerkenswerter, dass das Hamburger Museum auch Porsches Ausflug in die Formel 1 aufleben lässt. Mit einem Monoposto, in dem der Fahrer genau zwischen den zwei seitlich montierten Benzintanks eingekeilt war. Wenn man das heute sieht, dann versteht man, warum der Wagen den wenig schmeichelhaften Beinamen „Benzinbadewanne“ bekam.

Bevor der Rundgang durch dieses einzigartige und unfassbar schöne Museum zu einem wei-

teren Höhepunkt führt, weist Carolin Peiseler noch auf eine Besonderheit hin: „Zu unserem Museumserlebnis gehört neben den außergewöhnlichen Fahrzeugen mit ihrem tollen Design und den spannenden Geschichten auch, dass diese Autos nicht abgekordelt oder auf Podesten stehen, sondern man ihnen quasi-auf Augenhöhe begegnen kann. Das ermöglicht ein direktes emotionales Vergnügen und wunderbare Fotos.“ Tatsächlich kommt man den Exponaten hier so nah wie in kaum einem anderen Automuseum. „Das bedeutet aber auch, dass man den Fahrzeugen mit Respekt begegnet“, so Carolin Peiseler, „wir vertrauen darauf, dass unsere Besucher die Autos nur mit den Augen streicheln, denn das Berühren der wertvollen Exponate ist bei aller Begeisterung nicht gestattet“. So viel Offenheit und Vertrauen ehrt die Museumsbetreiber, denn sie könnten ihre Schätze ja auch in einer düsteren Halle verstecken. „Aber genau das wollen wir nicht“, beteuert Carolin Peiseler, „in so einer Dauerausstellung kommen diese wunderbaren Stücke doch erst richtig zur Geltung und es ist schön, die Freude an ihnen mit anderen zu teilen“.

Zum Traumjob beim Automuseum PROTOTYP kam Carolin Peiseler nicht von ungefähr. Sie hat sich schon immer für die kulturhistorische Bedeutung und die Formensprache alter Autos interessiert. Und sie stammt aus einer autoaffinen Familie, die das gleichnamige Peiseler-Rad erfunden hat. Ein fünftes Rad am Wagen, das beim Ermitteln von Wegstrecken, Fahrleistungen und Verbrauch hilft. In den 70er und 80er Jahren, vor der Digitalisierung, gab es kaum einen Autotest ohne dieses Rad, das wie ein Laufrad hinterhergezogen wurde.

356 VIP Sonderausstellung

2015/2016

Bild: Automuseum PROTOTYP



Beim nächsten Exponat hätte das Laufrad eine Höchstgeschwindigkeit von 263 km/h messen können. Es handelt sich um den wohl schönsten und aufregendsten Porsche aller Zeiten, den 904 Carrera GTS mit einer Weiterentwicklung des 4-Zylinder-Carrera-Motors mit vier obenliegenden Nockenwellen, auch bekannt als Fuhrmann-Motor. Designer war wie beim 911 Alexander „Butzi“ Porsche, die Karosserie bestand aus glasfaserverstärktem Polyester-Harz von BASF und gefertigt wurde der Wagen beim Flugzeugbauer Heinkel in Speyer. Nach rund 120 Exemplaren war Schluss und sicher trägt auch diese geringe Stückzahl dazu bei, dass der 904 so begehrt ist. Der im Museum PROTOTYP ausgestellte 904 mit der Chassis-Nummer 052 gehörte einst dem französischen Rennfahrer Jo Schlesser, der damit Rallyes und Rundstreckenrennen fuhr. Spätestens dieser phantastische Wagen sollte Grund genug sein, sich so schnell wie möglich auf den Weg nach Hamburg zu machen. Er ist aus sämtlichen Perspektiven eine Augenweide, da stimmt jede Linie, jede Wölbung, jedes Detail.

Plakate und Bücher, Geschichten und Emotionen

Es sind aber nicht nur die Fahrzeuge, die das Automuseum PROTOTYP so einzigartig machen. An den Wänden hängen Rennplakate und historische Fotos, außerdem originale Zeichnungen von Künstlern wie Erich Stenger, der von 1951 bis 1987 den Werbe- und Markenauftritt von Porsche in Szene setzte. Dann etliche Vitrinen mit historischen Accessoires, Spielzeug und Modellen, die allermeisten vom Porsche 356.

Andere Schaukästen bergen alte 356-Prospekte und historische Literatur. Darunter ist auch eine der ersten Betriebsanleitungen der „Porsche-Konstruktionen Ges. m. b. H. Gmünd in Kärnten“, schon damals im typischen Porsche-rot, aber noch nicht ganz mit der typischen Porsche-Typografie.

Und dazwischen auf Schautafeln und auf Screens immer wieder Geschichten und Emotionen. Ein weiterer Blickfang ist die gläserne Werkstatt, die eine Reparatursituation der Fünfziger Jahre aufleben lässt.

Sie wird ergänzt von einer Ansammlung alter Porsche-Lenkräder, aus Holz, aus weißem Bakelit, mit und ohne Hupknopf. Auch das eine Fundgrube für jeden 356-Liebhaber, in der man sich gerne bedienen würde, wenn man nur dürfte...

Man kann nur hoffen, dass das Automuseum PROTOTYP die Corona-Pandemie gut übersteht und die Besucher wieder wie früher zum Staunen bringt. Näheres über Öffnungszeiten, Anfahrt und Preise steht auf der Homepage prototyp-hamburg.de. Dort kann man übrigens auch während der Schließung Gutscheine kaufen und verschenken und damit das Museum unterstützen. Bis das Automuseum PROTOTYP wieder zum Normalbetrieb zurückfindet, bleibt einem nur das Träumen. Das Träumen von einer einzigartigen Sammlung, von einer großartigen Gastfreundschaft, von einer Museums-Philosophie der Unaufgeregtheit und Offenheit, die ihresgleichen sucht. Hamburg ohne einen Besuch im Automuseum PROTOTYP? Geht gar nicht. Erst recht nicht, wenn man alte Porsches mag.



Geteiltscheiben Cabrio 1951



Carrera 904 GTS



356 Carrera GT