

Das schönste Automobil-Museum

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **79 (1986)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

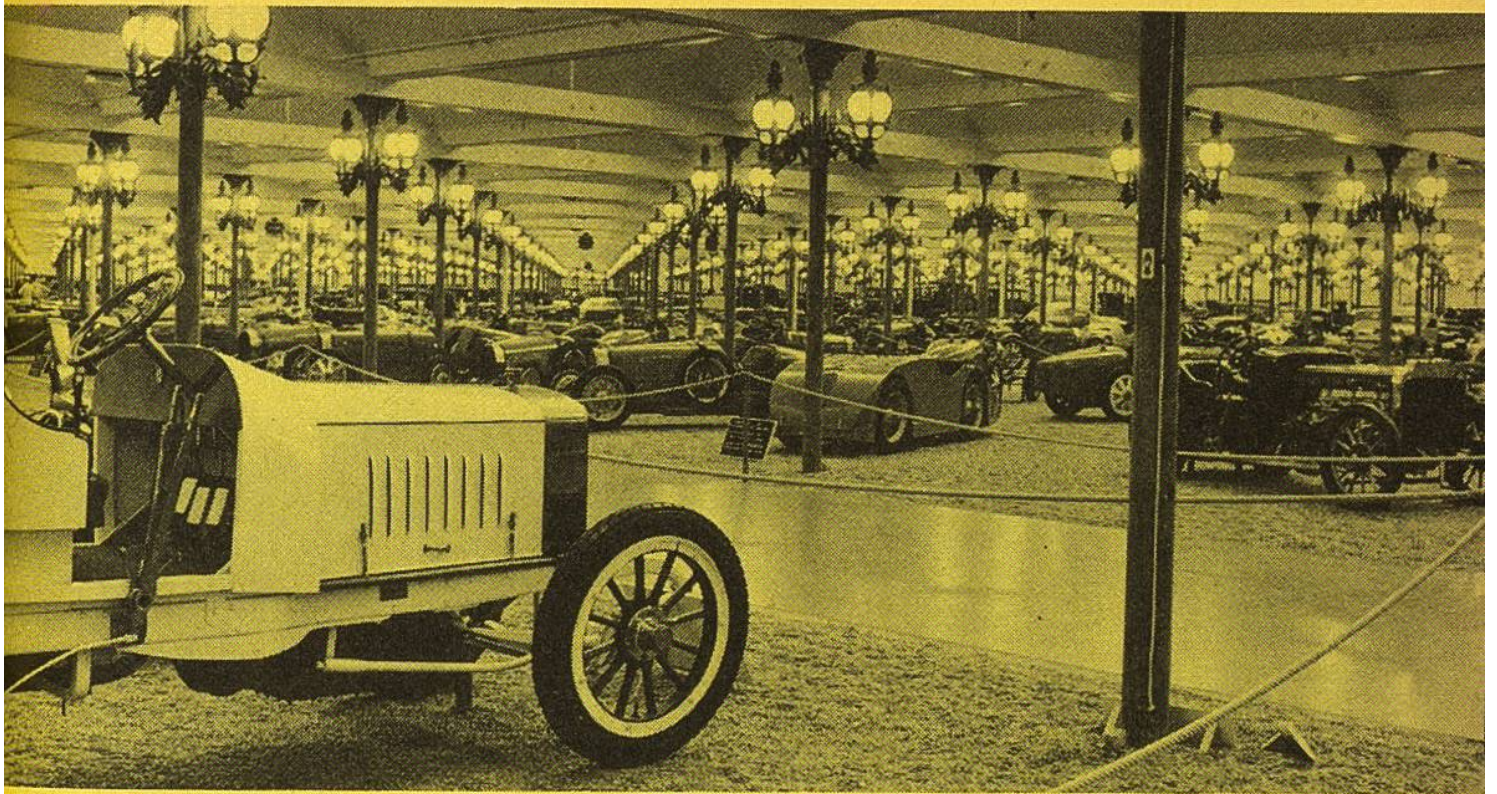
Das schönste Automobil-Museum

Jeder, der den gigantischen Ausstellungsraum zum ersten Mal betritt, bleibt zunächst überwältigt stehen. In diagonalen Ferne sich beinahe verlierend, schweift der Blick über Hunderte prächtigster alter Automobile, gleichermassen dekorativ wie übersichtlich angeordnet. 900 antike Strassenlaternen, gegossen nach dem Vorbild jener auf dem Pont Alexander III in Paris, stützen das lichtdurchflutete Dach über dem rund 20 000 Quadratmeter grossen Raum, der von einem rechtwinkligen System fünf Meter breiter Strassen («Avenuen») durchzogen wird.

Einzigartig ist der stilvolle Rahmen des nur 30 Kilometer von Basel entfernten **Nationalen Automobilmuseums von Mülhausen**. Und einzigartig ist auch seine Sammlung. Nicht nur deshalb, weil sich

unter den rund 500 ausgestellten historischen Fahrzeugen die weltweit umfassendste Kollektion von Bugatti-Wagen befindet. Sondern auch, weil sich die Oldtimer im bestmöglichen, vielfach nahezu neu anmutenden Zustand präsentieren, auch mechanisch perfekt restauriert sind.

Unmittelbar nach dem Passieren des Eingangs zur Ausstellungshalle entdeckt man rechts eine seltsame Gruppe von steinernen Mädchenfiguren, die dem fotografischen Bildnis einer strickenden, bebrillten alten Dame huldigen. «Jeanne Schlumpf» steht darunter, und eine dem Beschauer näher stehende Tafel trägt die Inschrift auf Französisch: «Wir widmen dieses Museum unserer lieben Mutter. Ihre dankbaren Söhne Hans und Fritz.»

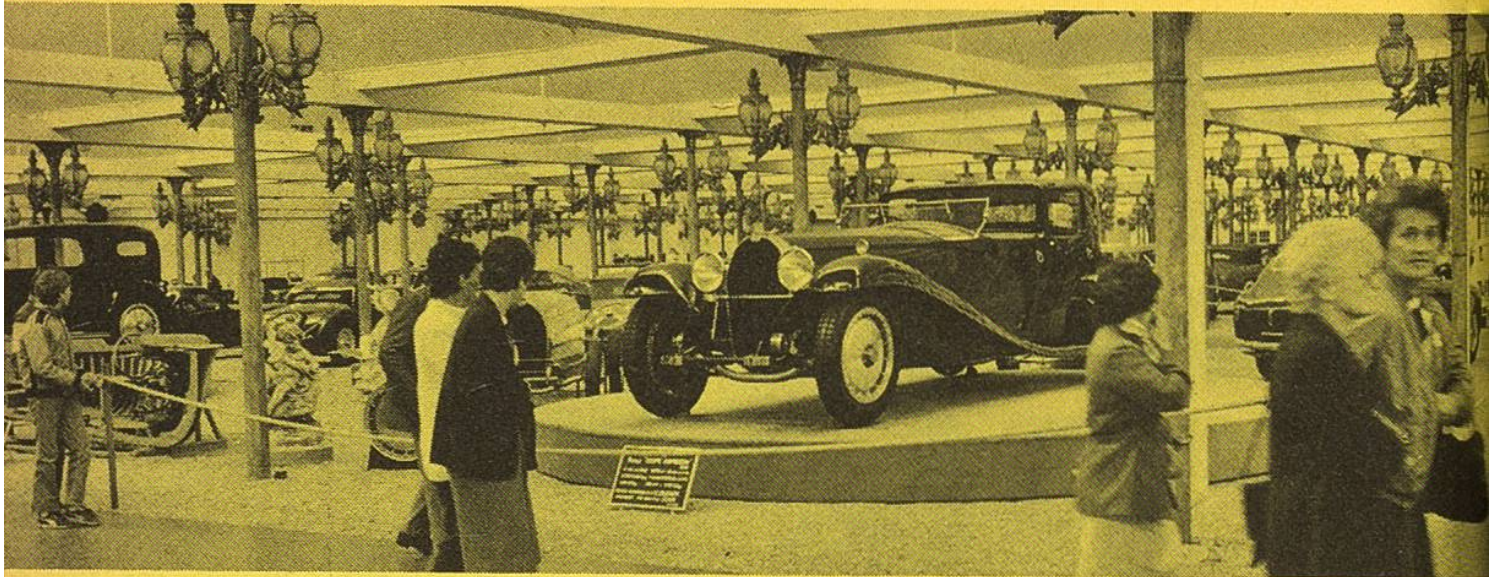


Das ist der Blick, der sich dem Besucher gleich beim Eintritt in die Ausstellungshalle bietet. Hunderte aufs schönste restaurierte Oldtimer gruppieren sich zwischen antiken Pariser Laternen. Schwerpunkt der Sammlung bilden 123 Bugatti-Wagen, die vollständigste Kollektion dieser berühmten Marke auf der ganzen Welt (Bildmittelgrund).

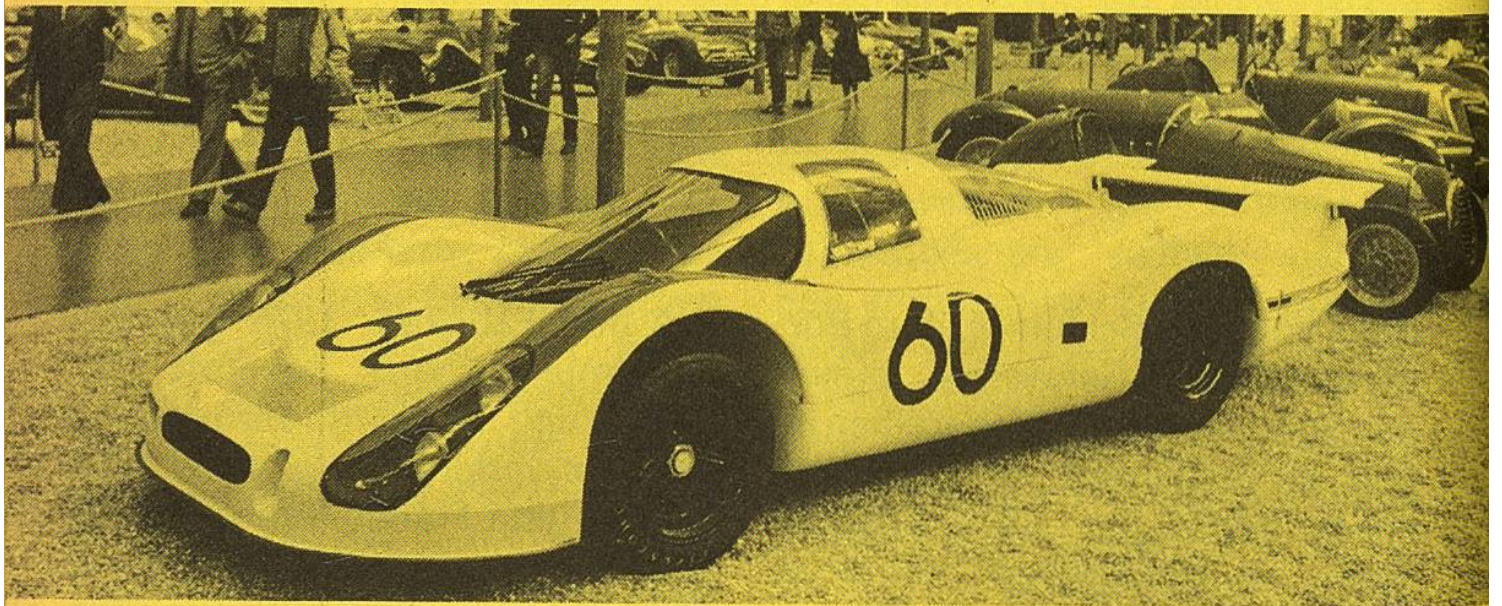
Hans und Fritz Schlumpf, dem Bürgerrecht nach Schweizer, kamen mit Spinnerei- und Webereibetrieben in Frankreich zu beträchtlichem Vermögen. Dies erlaubte ihnen, ein kostspieliges Hobby zu pflegen. Beginnend mit einem Bugatti-Rennwagen, legten sie sich eine ständig wachsende Sammlung historischer und technisch interessanter Automobile zu. Was anfänglich harmlose Liebhaberei war, artete zu verhängnisvoller Leidenschaft aus. Nachdem sie ihre eigenen Mittel erschöpft sahen, finanzierten sie ihr Hobby mit Geld

aus den Fabriken. 1976 war der Schlumpf-Konzern bankrott. Im Elsass und im nordfranzösischen Roubaix verloren insgesamt 1800 Männer und Frauen ihren Arbeitsplatz. Hans und Fritz, damals 74 und 70 Jahre alt, entzogen sich der gerichtlichen Verantwortung und späteren Verurteilung zu Zuchthausstrafen in Frankreich durch Flucht in die Schweiz.

Die schon damals am heutigen Ort, einer stillgelegten Schlumpf-Fabrik, untergebrachte Sammlung, 1978 durch Staatsdekret unter Denkmalschutz gestellt, ging 1981

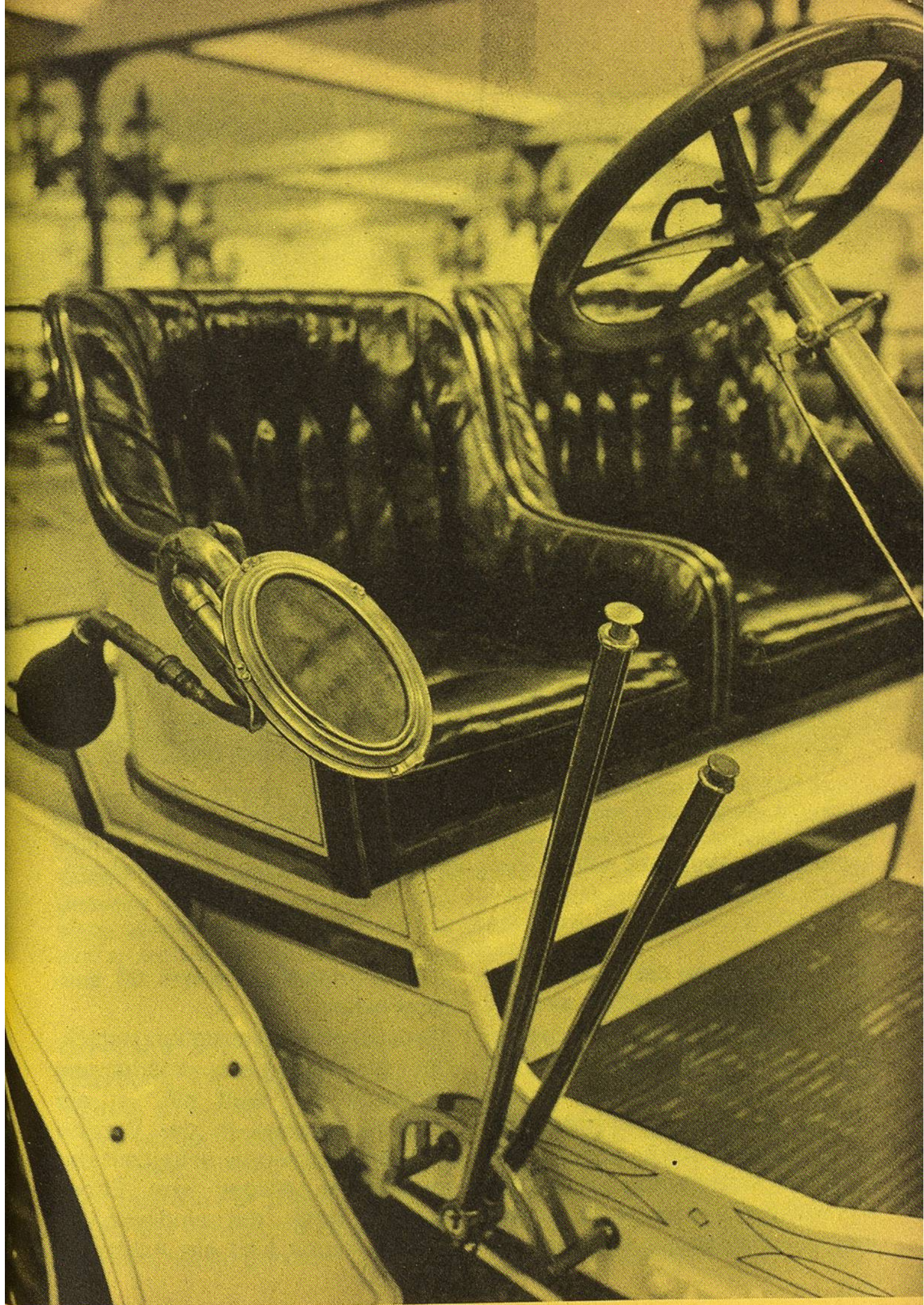


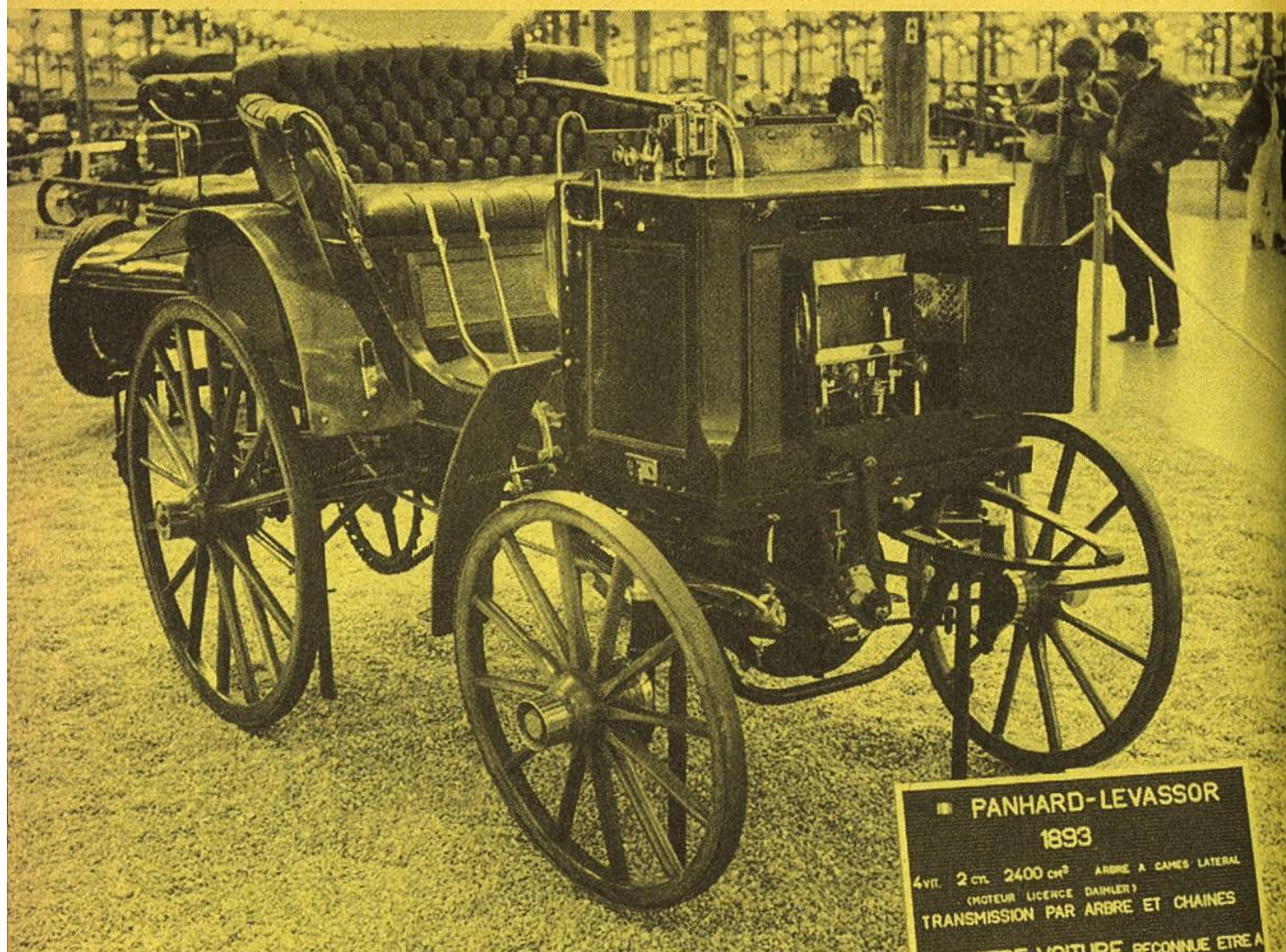
Das Prunkstück der Sammlung ist dieses «Coupé Napoléon» auf der Basis des Bugatti 41 Royale, gebaut 1930, seinerzeit der persönliche Wagen von Ettore Bugatti. Bugatti, dessen Rennwagen unzählige Siege errangen, war nicht nur als Konstrukteur ein Genie. Viele seiner Karosserien waren formal von künstlerischem Rang. Und Kenner schwelgen gar im Anblick einzelner Motoren.



Unter den Zeugen der jüngeren Automobilgeschichte erregen natürlich vor allem berühmte Renn- und Sportwagen die Neugier des Publikums. Am Steuer dieses Porsche 908/3 saßen 1969 in Monza die Rennfahrer Siffert und Redman. Das Fahrzeug erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h und wird damit zu den drei ehemals schnellsten der gesamten Sammlung gezählt.

Es lohnt sich, sich Zeit zu nehmen und auch einzelne Details genauer zu betrachten. Dieser «Gregoire» aus dem Jahre 1910, ein insgesamt sehr hübsches Fahrzeug, ist mit einer originellen Hupe ausgestattet. Die weite Öffnung des Schalltrichters ist mit einem feinen Gitter abgedeckt, damit sich hier kein Schmutz ansammeln und kein Getier einnisten kann. ▶





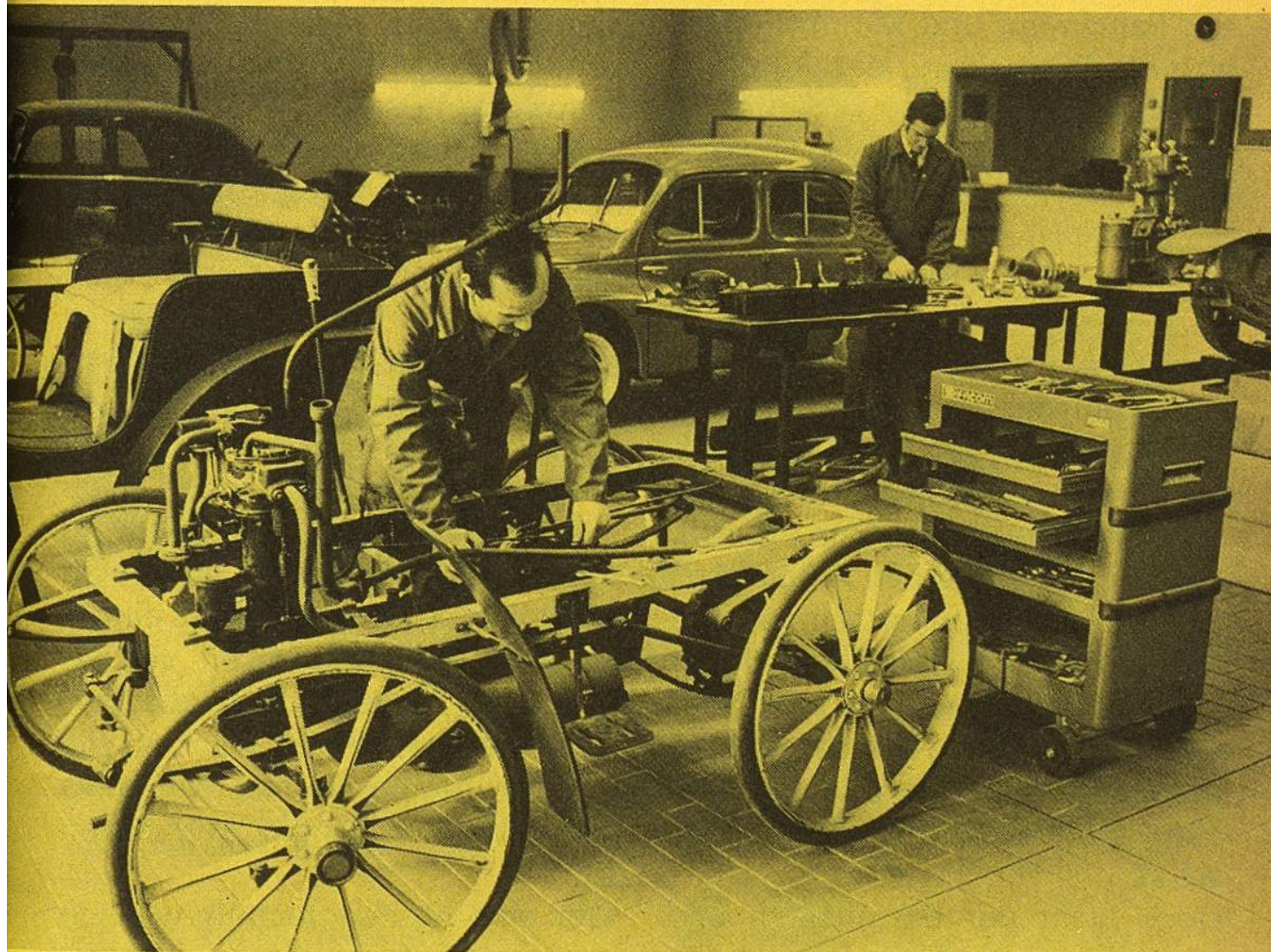
■ PANHARD-LEVASSOR
1893
4 vit. 2 cyl. 2400 cm³ ARBRE A GAMES LATERAL
(MOTEUR LICENCE DAIMLER)
TRANSMISSION PAR ARBRE ET CHAINES
PREMIERE VOITURE RECONNUE ETRE A

Dieser Panhard-Levassor, gebaut 1893, ist eines der drei ältesten Fahrzeuge des Museums. Ausgestattet mit einem Zweizylindermotor, Lizenz Daimler, gilt er als einer der Urväter des modernen Automobils. Die Fahrt mit ihm war eine reichlich holperige Angelegenheit, rollte er doch noch auf eisenbereiften Kutschenrädern.

durch Verkauf an die «Association du Musée National de l'Automobile de Mulhouse» über. So verabschiedungswürdig Hans und Fritz Schlumpf gegenüber den für sie arbeitenden Menschen handelten, so ausserordentlich sind sie als Sammler einzustufen: Sie kauften das Schönste und Beste zusammen. 30 Fahrzeuge sind auf der

Welt einzigartig, weitere 60 äusserst selten.

Königlichstes Ausstellungsstück, das gleichzeitig als kostbarstes Fahrzeug der Welt gilt, ist ein Bugatti «Royale» in der Version «Coupé Napoléon», seinerzeit der persönliche Wagen von Ettore Bugatti. Unter der eindrucksvoll langen Haube sitzt ein Achtzylin-



Zum Museum gehört auch eine gut eingerichtete, dem Publikum nicht zugängliche Werkstatt, in der spezialisierte Fachleute die Autoveteranen sorgsam restaurieren. Denn die Sammlung wird noch ständig ausgebaut, ergänzt. Die oft in bejammernswertem Zustand angelieferten Vehikel werden zunächst vollständig zerlegt, die Teile gereinigt, repariert und renoviert. Viele Fahrzeuge sind nach ihrer Restaurierung sogar fahrtüchtig. Doch das Museumsgelände dürfen sie nicht mehr verlassen. Sie sind zu kostbar, auf den Strassen zu gefährdet.

der-Motor von gegen 12,8 Liter Hubraum. Ein Bugatti 41 Royale kostete zu seiner Zeit das Sechsfache eines Rolls-Royce! Auch von diesen stehen eindrucksvolle Exemplare in der Sammlung, unter ihnen ein schwarzes Modell, das Charlie Chaplin gehörte.

94 Marken aus 10 Ländern, unter ihnen auch die Schweiz, sind vertreten. 60 Marken sind französischer Nationalität. Darin kommt unter anderem zum Ausdruck, dass die Franzosen — auch heute noch — gute und erfindungsreiche Ingenieure sind. Anhand der ausgestellt-

ten Fahrzeuge und Motoren lässt sich die Entwicklung des Automobils bis in seine frühen Anfänge zurückverfolgen. Ältestes Ausstellungsstück ist ein 1878 gebauter Jacquot, der noch von einer Dampfmaschine angetrieben wurde.

Bereits mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet war der Panhard-Levassor von 1893, der sich mit dem im gleichen Jahr gebauten Benz Victoria den Anspruch teilt, Urvater des modernen Automobils zu sein. Der im Panhard eingebaute Glühzündermotor, ein Zweizylinder in V-Anordnung von 2,4 Liter Hubraum, war eine in Lizenz gebaute Daimler-Konstruktion, worauf eine Tafel in Kleinschrift diskret hinweist.

Doch nicht nur die ältesten und wertvollsten, auch die leistungsfähigsten und schnellsten Autos interessieren. PS-Protze waren etwa der Mercedes Benz W 125 GP mit 600 PS oder der Ferrari 312 B mit 510 PS. Durch ihre Geschwindigkeit imponierten der Porsche 908/3 sowie der Mercedes W 154, die beide 330 km/h Spitze erreichten. Diese wenigen Beispiele zeigen, dass der Besucher die Automobilentwicklung bis in die siebziger Jahre mitverfolgen kann. In wechselnden Teilausstellungen mögen sogar neueste Beispiele modernen Automobilbaus zu sehen sein.

Zwischen etwa 1800 und 4000 Personen besuchen das Nationale Automobilmuseum in Mülhausen täglich. Durch diese hohe Besucherzahl steht es in dieser Hinsicht an dritter Stelle unter den Museen Frankreichs, gleich hinter dem Louvre und Versailles. Wie in andern Ausstellungen bewegt sich die Grosszahl der Schaulustigen relativ zügig durch die insgesamt fast zwei Kilometer langen Avenuen, bald einmal abgestumpft durch die verwirrende Vielfalt an prächtigen Karossen. Etwas eingehendere Aufmerksamkeit vermögen dann allenfalls noch die Formel-1-Rennwagen zu wecken, die mit berühmten Namen wie etwa Juan Manuel Fangio verbunden sind.

Wer sich für Autotechnik wirklich interessiert, muss dieses einzigartige Museum etliche Male besuchen. Man sollte es in Teilabschnitten besichtigen, sich Zeit nehmen, um die Details zu studieren. Denn die Welt, die hier zu sehen ist, ist eine endgültig entschwundene Welt von gestern, eine Welt phantasievoll spielerischer, aber auch verschwenderischer Technik, die, obwohl zum Teil sogar von künstlerischem Rang, in unserer Zeit der Energieknappheit und strengen Abgasnormen keinen Platz mehr hat.