

Automobile Zeiträume

Technik und Emotionen im Erweiterungsbau des August Horch Museums Zwickau

Im Herbst 2017 wurde nach mehrjähriger Bauzeit die Erweiterung des August Horch Museums in Zwickau eröffnet. Die Ausstellungsfläche hat sich mehr als verdoppelt und beträgt jetzt über 6.000 Quadratmeter. Dort, wo einst die Ausstellung zu Ende war, mündet der Rundgang des Besuchers nun in ein neues Restaurant namens „August Horch“. Es dient als baulicher Übergang zwischen bestehender Ausstellung vom Anfang bis zum 2. Weltkrieg (1904 - 1945) und neuer Ausstellung mit 70 weiteren Großexponaten von der Vorkriegszeit bis zur Gegenwart (1927 - 2017).

Die neue Ausstellung zeigt Technik und Fahrzeuge in Alltagsszenen, vermittelt Wissen und weckt Emotionen. Reichhaltige Informationen wechseln kurzweilig mit unterhaltsamen Bereichen: einmalige Fahrzeuge bestaunen, Multimediasdisplays und Faktentafeln studieren, Kurzfilme anschauen und Multimediashow erleben, Mitmach-Stationen erkunden, von Fahrsimulationen und Spielideen herausfordern lassen.

Geschichte am Originalschauplatz

Das Museum befindet sich in der Audistraße, in der Nähe des originalen Schauplatzes, wo Autopionier August Horch einst im Jahre 1904 begann, seine Luxusfahrzeuge zu bauen. Die gesamte Geschichte der mehr als 110 Jahre Autobau am Standort Zwickau ist jetzt eindrucksvoll zu sehen. Das August Horch Museum Zwickau gilt als der Besuchermagnet in Sachsen für Automobilfreunde aus aller Welt. Hier erfährt der Autofreund eine ganze Menge vom Pioniergeist und dem Erfindungsreichtum der sächsischen Automobilbauer.

Bevor sich der Gast der neuen Ausstellung zuwendet, sollte er im neuen Restaurant durchaus eine kulinarische Verschnaufpause einlegen. So geht es nach der Halbzeitpause gestärkt in die neue spannende Ausstellung. Beim Verlassen des Restaurants betritt der Autofreund die denkmalgerecht sanierten Fertigungshallen der Horch-Werke. Hier wurde übrigens ab 1957 auch der Trabant gebaut, wohl das berühmteste Automobil der DDR-Zeit. Erstaunlich ist, dass das August Horch Museum Zwickau eines von nur zwei kraftfahrzeugtechnischen Museen im Autoland Deutschland ist, die am Standort einer früheren Fertigungsstätte ihre Geschichte präsentieren. So entsteht unter Einbeziehung des historischen Gebäudeensembles eine außergewöhnliche, authentische Atmosphäre.

Abenteuer Silberpfeile

Der erste Ausstellungsbereich im neuen Teil des Museums beginnt mit einem Exkurs zur Rennsportgeschichte der Auto Union. Es ist eine stolze Hommage an die legendären Silberpfeile der Jahre 1934 bis 1939, die im Zwickauer Horch-Werk gebaut wurden. Die Entwicklung der Auto-Union-Rennabteilung bei Horch in Zwickau leitete bis 1937 übrigens Ferdinand Porsche.

Der automobiler Siegeszug der Silberpfeile begann mit waghalsigen Privatfahrern und professionalisierte sich immer mehr bis zum Werksmotorsport. Eine beeindruckende Geschichte der technischen Entwicklung von Motoren, Fahrwerken und

Aerodynamik, der Jagd nach immer neuen Geschwindigkeitsrekorden und abenteuerlichen Langstreckenfahrten wird hier erzählt.

Legendär sind die Rennen der Fahrer Bernd Rosemeyer und Hans Stuck gegen die Wagen von Mercedes Benz. Die Grand-Prix-Rennwagen der Auto Union waren ihrer Zeit technisch weit voraus. Der Auto-Union-Rennwagen Typ A mit 16-Zylinder-Motor war der erste Mittelmotor-Rennwagen. Das Antriebsaggregat war hinter dem Fahrer platziert, ein technisches Konzept, das sich bis heute im Hochleistungsrennsport gehalten hat.

Das absolute Highlight an dieser Stelle, für manchen Besucher vielleicht sogar des ganzen Museumsbesuches, ist die aufwendige 15-minütige Multimediashow. Man nimmt gespannt auf der Zuschauertribüne Platz. Es wird dunkel. Kulissen, Bild und Ton inszenieren dann das Geschehen in der Boxengasse beim Start eines Grand Prix in den 1930er Jahren. Zwei originale Silberpfeile der Auto Union stehen in der Startaufstellung. Ein unglaublich imposantes Spektakel!

Die Auto Union war seinerzeit neben Opel der zweitgrößte Autoproduzent in Deutschland. Zum Firmenverbund, gegründet 1931/32, gehörten die Zwickauer Sport- und Luxus-Automarken Audi und Horch, das Wanderer-Werk für Mittelklassewagen in Chemnitz-Schönau sowie das DKW-Werk für Motorräder und Kleinwagen in Zschopau.

Bruch und Neubeginn

Wie durch einen Zeittunnel führt beim Weitergehen ein räumlicher Tunnel: Wir schreiben das Jahr 1945. Der 2. Weltkrieg ist zu Ende, Deutschland und Europa liegen am Boden, allortens Leid und Zerstörung. Es ist auch eine Zäsur in der Automobilgeschichte. Deutschland ist von den vier alliierten Siegermächten besetzt. Sachsen wird Sowjetische Besatzungszone. Durch die Demontagen im Rahmen der Kriegsreparation kommt die Produktion zunächst zum Erliegen.

Das Zwickauer Werk wurde zwischen 1946 und 1948 in das IFA-Werk integriert. Der Industrieverband Fahrzeugbau (IFA) war ein Zusammenschluss von Unternehmen des Fahrzeugbaus, der von der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) angeordnet wurde. Er bestand über die gesamte DDR-Zeit hinweg bis 1990. Ab den 1950er Jahren etablierte sich hier das Trabant-Werk unter dem Namen „Sachsenring Zwickau“.

Diese Nachkriegsfertigung der 1940/50er Jahre ist auf seltenen Filmen dokumentiert und in einem Rundkino anzuschauen. Die Geburt des Trabant und seiner Modelle wird im weiteren Fortgang in diversen Straßenszenen dargestellt. Detailreich und originalgetreu aufgebaute Fahrzeugunikate reihen sich hier aneinander. So ist ein toprestaurierter Sachsenring P240-Kombi ausgestellt, von denen nur sechs Stück für den damaligen Deutschen Fernsehfunk gebaut wurden. Er ist als Reportageauto auf der „Friedensfahrt“ inszeniert, einem berühmten Radrennen. Mit aus dem offenen Verdeck ragender Filmkamera fährt er einem Pulk originaler Diamant-Rennräder voraus.

Technik- und Produktionsgeschichte

Autogeschichte ist zu jeder Zeitepoche immer auch Technik- und Produktionsgeschichte gewesen. Der Ausstellungsraum „Duroplast-Fertigung“ widmet sich einem besonderen Thema: dem Karosseriebau aus Kunststoff. Aus Mangel an Metallrohstoffen entwickelten die Autobauer in den 1950er Jahren für den Kleinwagen Trabant einen Textil-Kunststoff-Verbund. Um den neuen Werkstoff „Duroplast“ herzustellen, wurden Vliesfaserschichten und dazwischen gestreutes Phenolharz unter Wärme gepresst. Daraus entstand eine äußerst leichte Außenhaut für die Autos.

Die hier zu sehenden Originalmaschinen wurden von Mitarbeitern des Werkes über den Untergang der DDR hinaus gerettet. Es ist die damit weltweit einzig erhaltene Maschinenstraße dieses Typs. Als ganze Fertigungsstrecke wurde die Anlage authentisch in damaliger Reihenfolge aufgebaut - und zwar am originalen Schauplatz der früheren Produktion. Der erste Prototyp, der damit gefertigt wurde, ist ebenfalls zu sehen: ein noch unlackiertes Messemodell des Trabant P 50 aus dem Jahre 1955.

Der Trabant: Ein Kind seiner Zeit

Der Trabant wird in historischem Vergleich auch zu anderen europäischen Automodellen seiner Zeit betrachtet. Mit Produktionsstart im Jahr 1957 war der Trabant in Design und Technik noch gar nicht so weit entfernt von anderen Kleinfahrzeugen in Westeuropa. Erst mit dem Durchgriff der Plan- und Mangelwirtschaft im Sozialismus in den 1970er und 1980er Jahren gerät die Fahrzeugproduktion im internationalen Maßstab in Rückstand. Auch wenn die Zwickauer Fahrzeugentwickler interessante Prototypen kreierten, wurden diese aus Geldmangel leider nie in Serie gebaut.

Die neue Ausstellung soll das Schöpfertum, den Erfindungsreichtum, die Ideenvielfalt und die Innovationskraft der Menschen in der ehemaligen DDR würdigen. Trotz Ressourcenknappheit in der Industrie versuchten die Menschen zu jener Zeit, die Autos und ihre Produktion unter großen Mühen permanent zu verbessern. Nachdem der Gast so viel über den Trabant erfahren hat, ist es Zeit, ihn zu fahren, zumindest in einem Multimedia-Simulator. Aber Vorsicht ist geboten: Wer zu schnell fährt, wird von der Polizei gestoppt. Ein riesiger Spaß, den sich die Ausstellungsmacher da haben einfallen lassen.

Fall der Mauer: Zeitenwende

Bereits einige Jahre vor dem Fall der Mauer 1989 beginnt die Kooperation von Volkswagen aus Wolfsburg in Deutschland-West mit dem Sachsenring-Werk Zwickau in Deutschland-Ost. Der Trabant, der bisher einen zweizylindrigen Zwei-Takt-Motor mit 26 PS hatte, erhielt einen modernen und stärkeren vierzylindrigen VW-Viertakt-Motor. Aus heutiger Sicht kündigte sich damals eine Zeitenwende an, von der die Menschen damals allerdings noch nichts ahnten, allenfalls träumten.

Die Geschichte des Trabant endet mit der Einheit Deutschlands 1990/91. Alle Ostdeutschen wollen nun die ersehnten Autos aus dem Westen des Landes fahren: Volkswagen und Audi stehen zu dieser Zeit ganz hoch im Kurs. Verständlich, hat man doch historische Wurzeln zu diesen Marken. Der letzte Trabant, der in Zwickau produziert wurde, ist natürlich am Schluss der historischen Ausstellung zu sehen.

Doch das war zum Glück nicht das Ende des Autobaus in Sachsen. Vielmehr begann eine völlig neue Entwicklung.

Nach der Deutschen Wiedervereinigung errichtet Volkswagen außerhalb der Stadt ein komplett neues Werk für seine Modelle VW Polo, dann VW Golf und später noch VW Passat. Heute arbeiten bei Volkswagen Sachsen über 7.000 Mitarbeiter an drei Standorten in Zwickau/Mosel, Chemnitz und Dresden. Jetzt verlässt der Besucher die historische Ausstellung wieder durch eine Art Zeittunnel. Im letzten Ausstellungsraum werden aktuelle Fahrzeuge und technische Entwicklungen von Volkswagen Sachsen und dessen Zulieferern präsentiert.

Man darf gespannt sein, wo die Reise der Zwickauer Autobauer in Zukunft noch hinführt. Im November 2017 verkündete der Volkswagen-Konzern, den Standort Zwickau zu seinem Kompetenzzentrum für Elektromobilität umzubauen. Damit wird wieder ein ganz neues Kapitel im Geschichtsbuch des Zwickauer Automobilbaus aufgeschlagen.

INFO

www.horch-museum.de