

Tilo Richter

Sammelwelten – Das Auto als Objekt der Begierde



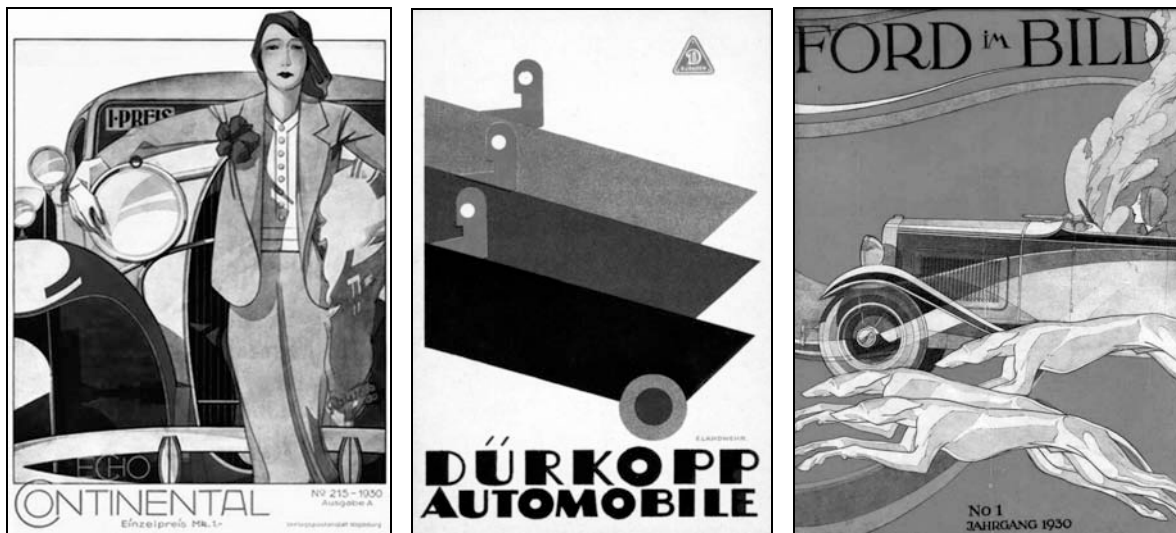
Sammelwelten – Das Automobil als Objekt der Begierde

Sammeln hat sich in unserer Gesellschaft längst als Kulturarbeit etabliert. Der Sammler selbst banalster Dinge sorgt im besten Fall für ein System der Ordnung, von dem andere intellektuell profitieren können. Dabei ist das Zusammentragen von Einzelstücken und das anschließende Komponieren und Arrangieren einer Kollektion die eigentliche Leistung, denn nur dann tritt zuvor Verstreutes in einen Dialog. Erst dieses Miteinander innerhalb einer Sammlung macht viele Dinge wertvoll. Marcel Duchamp formulierte es in Bezug auf die Sammler bildender Kunst folgendermassen: «Der wahre Sammler ist, meiner Meinung nach ein Künstler – im Quadrat. Er wählt Bilder aus und hängt sie an seine Wände; mit anderen Worten, ‹er malt sich selbst eine Sammlung›.»



Das Zusammentragen von Oldtimern ist die edle Spitze eines gigantischen Bergs von Sammelgebieten rund ums Auto: das Spektrum des Sammelwürdigen reicht dabei von Automodellen über Fahrzeugzubehör bis zu Publikationen oder Fotografien vor allem aus der Frühzeit des individuellen Autoverkehrs. Literatur zur Geschichte und Technik des Automobils steht ebenso hoch im Kurs wie historische Werbung für den Kraftwagen – ob emailliert im Grossformat oder als Inserat auf Papier. Die Begeisterung für die Welt des Automobils erreichte bis heute ungeahnte Intensität, das Auto gilt in den Industrie- und Schwellenländern als «die einzige im 20. Jahrhundert neu entdeckte Droge» und als Kultobjekt und Statussymbol schlechthin. Dabei bewegen sich viele der Interessenten zwischen den gegensätzlichen Polen des Elitären, zum Beispiel der Formel 1, und des Alltäglichen, nämlich ihrem VW Golf vor der Haustür. Gerade diese Spannweite macht das Thema schier unerschöpflich. Nicht zuletzt waren es – schon in den Anfängen und bis heute – Prominente, Künstler und Schriftsteller, die mit ihrer Leidenschaft für Geschwindigkeit und noble Karossen Massstäbe setzten. Françoise Sagan, die mit ihrem Roman «Bonjour tristesse» berühmt und reich gewordene Autorin, war stolze Besitzerin gleich eines halben Dutzends Autos und kultivierte ihren Ruf als rasante Lenkerin. Auch andere Vertreter ihrer Zunft zählten zu den frühen Freunden des automobilen Luxus'. So liessen sich Thomas und Katia Mann in ihrem sechssitzigen Fiat 509 Cabriolet chauffieren, den sie sich dank dem «Zauberberg» hatten leisten können. Und auch Hermann Hesse liebte die Fahrten über Alpenpässe, im hohen Alter diente ihm dazu ein Ponton-Mercedes 180. Alle Genannten waren begeisterte Automobilisten und erfreuten sich an den Annehmlichkeiten einer zügigen Überlandfahrt von A nach B. Wenigstens erwähnen muss man hier in Basel noch Jean Tinguely, Kunstplatzhirsch der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Er galt als regelrechter Autonarr und war Stammgast an den Grand Prix seiner Zeit und selbstredend überzeugter Automobilist.

Auch die Produktwerbung insbesondere der 1920er bis 1960er Jahre verstand es, das Auto als «must have» für breite Bevölkerungsschichten zu etablieren. Was am Beginn noch Luxusobjekt war, konnten sich insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg immer mehr Menschen leisten. Der eigene PKW gehörte schon bald zur Grundausstattung der europäischen und US-amerikanischen Durchschnittsfamilie. Heute sind die Zeugnisse aus den Anfängen der Automobilgeschichte, seien es Plakate oder andere Dokumente, gesuchte und folglich teuer zu bezahlende Preziosen.

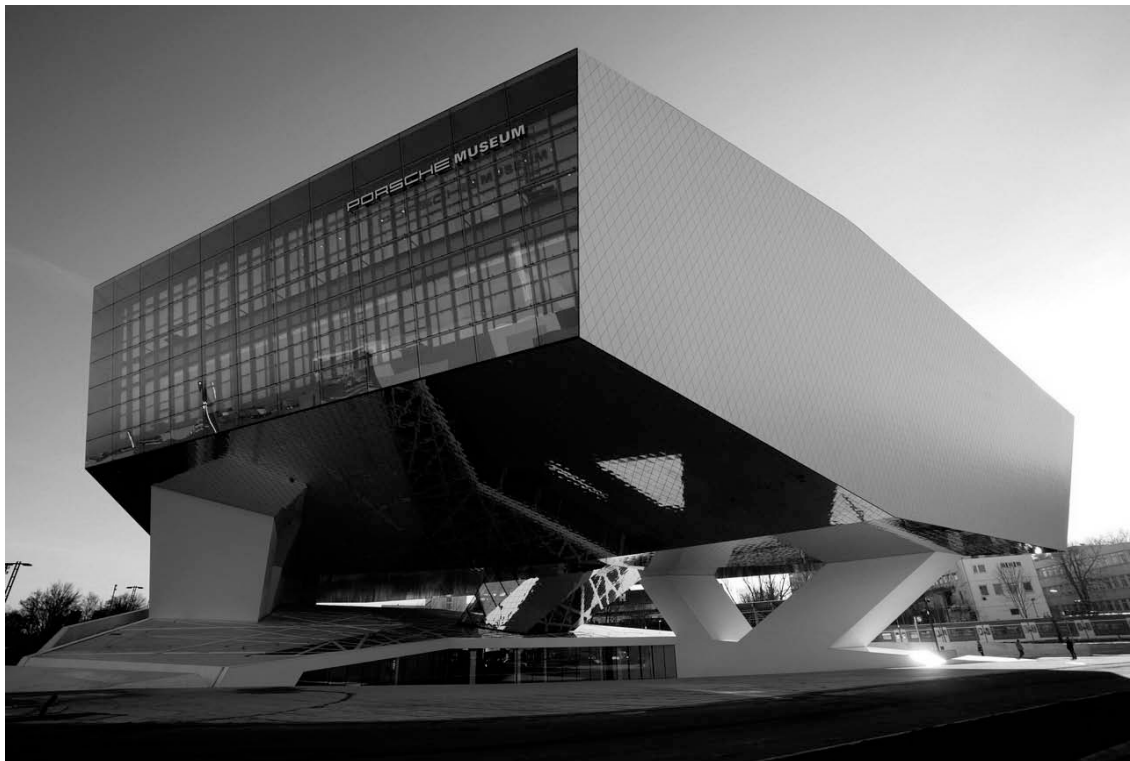


Automobilwerbung aus der Zwischenkriegszeit

Dass es Modellautoklubs gibt, mag beim Blick auf das schier unüberschaubare Angebot an Modellfahrzeugen nicht sonderlich erstaunen. Aber es gibt wirkliche Exoten unter den organisierten Sammlern: So existiert seit 1993 in Deutschland ein Klub, der sich ausschliesslich mit dem weiten Feld der Motor-Literatur befasst, in Japan gibt es den Automobile Catalog Collector's Club.

Die zunehmende Zahl privater oder von Unternehmen gegründeter Automobilmuseen belegt zweierlei: Zum einen, dass manche Sammelleidenschaft nach grösserem Ausdruck und Öffentlichkeit sucht, zum anderen, dass das Interesse für diesen Themenkreis offenbar immer breiter wird und längst nicht mehr auf Spezialisten beschränkt bleibt. Nicht zuletzt sind einige der neu

entstandenen Museumsbauten hervorragende Beispiele progressiver zeitgenössischer Architektur, durch die Inhalt und Form auf einzigartige Weise verschmelzen. Man denke etwa an das 2006 nach Plänen von Ben van Berkel erbaute Mercedes-Benz-Museum in Untertürkheim oder das anschliessend vom gleichen Architekten gestaltete Porsche-Museum in Stuttgart.



oben und Mitte: Ben van Berkel, Mercedes-Benz-Museum Untertürkheim, 2006
unten: Ben van Berkel, Porsche-Museum Stuttgart, 2009

In der Schweiz ist es unter den institutionalisierten Sammlungen vor allem das Swiss Car Register, das als Pool für Trouvaillen aus der Geschichte des Automobils agiert. Hier fliessen ebenso viele wie hochwertige Informationen, Dokumente und Archivalien zusammen; man kann wohl vom umfangreichsten Archiv zur Geschichte von Automobil und Verkehr in der Schweiz sprechen. Insbesondere sind es hier die Nachlässe einzelner Carrossiers, die minutiös Aufschluss darüber geben, welche Karosserien in den letzten rund 100 Jahren in der Schweiz auf Fahrgestelle internationaler Marken assembliert wurden. Hier finden sich zeitgenössische Bilder, originale Produktionspläne, Aufträge oder Materiallisten. Für den passionierten Liebhaber und Sammler von Oldtimern ist dieser Fundus die wichtigste Informationsquelle. Gerade weil sich beim Sammeln von historischen Fahrzeugen das Prinzip der Vollständigkeit nicht umsetzen lässt – anders etwa bei Briefmarken oder Kaffeerahmdeckeln –, kommt dieser Form der punktuellen Vertiefung besondere Bedeutung zu. Oft genug kann sich der Eigner eines historischen Wagens in dessen Vorgeschichte vertiefen und sich ähnlich wie der Kunstsammler an nobler Provenienz erfreuen. Nicht selten macht ein berühmter Vorbesitzer aus einem durchschnittlichen PKW ein Fahrzeug mit Kultpotenzial, zuletzt geschehen mit dem früheren VW Golf von Josef Kardinal Ratzinger, heute Papst Benedikt XVI. Das ohne diese Herkunft durchaus gewöhnliche Fahrzeug wechselte 2005 für knapp 200.000 Euro seinen Besitzer.

Schliesslich sei darauf verwiesen, dass es gerade die hier erwähnten Randgebiete sind, die das Thema Auto auf sinnvolle Weise erweitern und vom reinen Fahrzeug weg und hin zum Kulturobjekt führen. Das Interesse und die Leidenschaft der Sammler fördert mithin Wissen zutage, dass uns Automobilismus und Strassenverkehr, Ingenieurtechnik und Formgestaltung als positiv prägende Aspekte der modernen Gesellschaft vorführt.