



EFA Amerangban

A német autók múzeuma

Az EFA autómúzeumra ma már navigációs segítséggel nem nehéz rátalálnunk: Bajorországban, a Chiemgau-vidéken fekvő Amerang települést kell bejelölnünk. Ha valaki Salzburg felől utazik München felé, Bernau am Chiemsee-nél forduljon jobbra és 24 km befutása után ér Amerangba. A földszintes, üvegfalú kiállítási csarnokok a falu szélén, fák között bújnak meg, mintha rejtőzködne, hogy csak a legelszántabbaknak tárja fel kincseit. Megéri rátalálni!



Az első automobil, a Benz Patent Motorwagen tengelyszíjhajtásáról és differenciálművéről viszonylag kevés kép jelenik meg a szakirodalomban

Az EFA autómúzeum a német autótörténelem ma már 125 éves történetének múzeuma, mint azt a neve, Museum für Deutsche Automobilgeschichte is jelöli. Alapítása, 1990 óta még nem telt el annyi idő, hogy a nagyon közismert és látogatott múzeumok közé emelje, habár ezt gyűjteményi gazdagsága – kb. 200 autó és technikai tárgy – teljesen indokolná. Az interneten fellelhető képgyűjtemények azonban már szinte a teljes állományt bemutatják, és számos népszerűsítő veteránautó-forrás, így például a Wikipedia is, itt készült fotóval illusztrálja anyagait.

Az amerangi Freiburger család a település régi pékségét vivő (Bäckerei) iparosfamíliája. Üzemük a II. világháború utáni gazdasági fellendülésben kezdett erőteljesen növekedni Ernst Freiburger, majd fia, ifj. Ernst Freiburger vezetésével. Mára a Freiburger Holding Németország egyik jelentős élelmiszer-ipari vállalata, számos alapítvány létrehozója. Ernst Freiburger (1927–1997), az oldtimergyűjtemény birtokosa, a szülőfalunak akart idegenforgalmi nevezetességet adni a múzeum alapításával. A mintegy 6000 m²-es kiállítási alapterületen már a nyitáskor is 160 saját tulajdonú veterán jármű volt. A múzeum jó kapcsolatai révén más neves gyűjteményektől (Porsche, Daimler stb.) is vannak hosszabb, rövidebb időre kiállított gépjárművek, és maguk is adnak kölcsönbe. Így a múzeum darabjai, túlmenően az időszakos kiállításokon, változhatnak. Korábbi képes múzeumbeszámoló a maihoz képest komoly átrendezést mutatnak. Idén nyáron sajnos a Porsche-gyűjtemény jeles darabjai, így például a 962 C vagy a 917-es motorja nem voltak láthatóak.

A múzeum technikatörténeti időrendi sorrendben vezeti végig a látogatót, belépéskor már szemünk elé tárul a két első német „ősaútó”, a Benz Patent Motorwagen (1886) és a Daimler Motorwagen (1886), valamint az első motorkerékpár, a Daimler Reitwagen 1885-ből, mögöttük a német automobilizmus nagyjainak mellszobrai sorakoznak: Daimler, Benz, Horch, Otto, Maybach, Diesel, Bosch és Wankel.

A gyűjtemény számos ritkaságot tartalmaz: ős Wartburg, Adler, KAN, NAG, Hanomag, Fuldamobil, Gutbrod stb., és a német autótörténeti tematika okán szinte természetes a Mercedesek és BMW-k túlsúlya.

Természetesen ez a kis cikk is csak múzeumlátogatási kedvcsináló lehet. Az jár kétszeresen is jól, aki egyben a modellvasutak szerelmese is, hiszen a múzeum másik szekciója Európa egyik legnagyobb modellvasút-gyűjteménye.

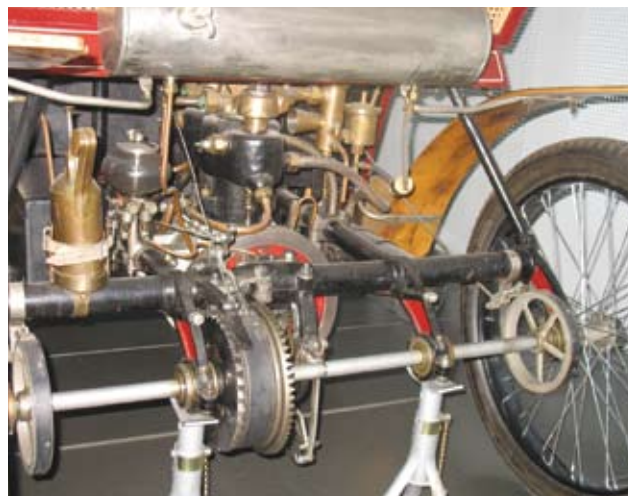
A múzeumban lévő kis mozi az ötvenes években készült autós játékfilmet játszik, melyen számos autó feltűnik a kiállítás darabjai közül is. A bátrabbak – főleg a gyerekek – Jackie Ickx formula 1-es autójában ülve szimulátoron játszhatnak. Érdekes technikai csemege az NSU Ro80 metszetmotorja, egy Golf falra került összes alkatrésze, a Maybach Zeppelin DS8 komplett alváza motorral 1931-ből (12 henger, 8 liter, 200 LE). Az autós ajándékboltban modelleket, szakmai irodalmat vehetünk és egy kellemes büfében pihenhetjük ki a lerótt kilométereket.

(Nszl)



A Daimler Motorwagen (Motorkutsche) az első négykerékű automobil, a ló nélküli kocsit Wilhelm Wimpff neves stuttgarti kocsigyártó építette, melynek kormányzásához az első tengelyt kellett elfordítani. Motorja Daimler ún. állóóra motorja volt (1 henger, 469 cm³, 1,5 LE). Szíjhajtása már kétfokozatú hajtást, „sebességváltást” tett lehetővé. Maximális sebessége 16 km/h.





Az ős Wartburg Motorwagen (2 henger, 998 cm³, kb. 4 LE, vízhűtés, 40 km/h). Az eisenachi üzemben, egy francia „licenc-autó” gyártása után, az első saját prototípus 1898 év végén készült el, 1899–1903 között mintegy 250 darabot gyártottak belőle. Versenyváltozata is volt 8 lóerős motorral.



Opel 4/8 Doktorwagen, Phaeton

4 henger, 1128 cm³, 8 LE, 50 km/h



Adler Motorwagen 1903

1 henger, 498 cm³, 4,5 LE, 27 km/h



Glas

A Glas autók története összeforr a II. világháború utáni motorizáció éledésével. Az addig elsősorban mezőgazdasági gépeket javító, gyártó vállalkozásnak is új terméket kellett találnia. A Vespa robogók kereskedelmének sikere után gondoltak saját törpeautó gyártására. A Hans Glas GmbH Goggomobil törpeautója, inkább kisautója az NSZK határain túl is fogalommá vált, a dingolfingi üzemben 1952 és 1969 között, minden változatot beleszámítva, 280 ezer darabot gyártottak, ez mind a mai napig e kategóriában rekordnak számít. A Glas céget 1969-ben a BMW megvásárolta. Jól értesültek szerint a BMW-nek a Glas szabadalma, a fogasszijas vezértengelyhajtás kellett. A BMW-érában már középkategóriás autókat is építettek. A Glas 3000 V8 Coupét 1968–1969 között gyártották, jellegét Glaserati beceneve is tükrözi. Dingolfing nincs messze Amerangtól, ahol a kis Glas-múzeumot – a városi ipartörténeti gyűjteményen belül – se hagyjuk ki.





NSU Wankel Spider 1964-67



Mercedes-Benz 170 H (W 28) Limousine (1936-1939)
Farmotor, 4 henger, soros, SV, 1697 cm³, 38 LE



Mercedes-Benz 540 K, Cabriolet B, 1936-39
8 henger, 3461 cm³, 180 LE, 170 km/h

Lloyd Arabella 1959-63

