



Eindrücke aus der Ausstellung „Vollgas – Full Speed“ im Museum Art.Plus in Donaueschingen. Auf dem Foto oben eine großformatige Arbeit von Sebastian Kuhn mit dem Titel „Z4uturnaroundrotation“ in Anlehnung an einen Z4 von BMW. Auf dem Foto rechts das Objekt „Helios“ von Stefan Rohrer im historischen Spiegelsaal des Museums. Der Stuttgarter Künstler hat die Karosserie eines schrottreifen Porsches 911 innen und außen mit Blattgold versehen.

Fotos: Cornelia Hellweg

## Mercedes-Modelle als Kultobjekte

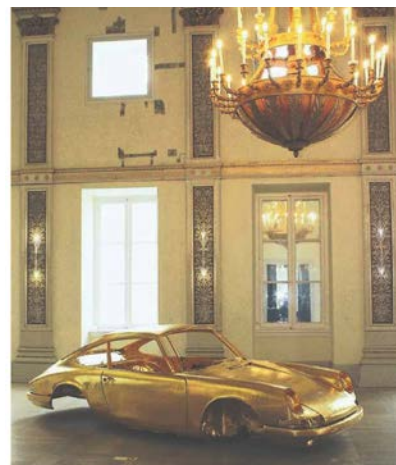
**Museum** Unterhaltsame Führung durch die Ausstellung „Dietmar Henneka and Friends“ mit Mercedes-Experte Rolf Rabe im Museum Art.Plus. Eine Zeitreise durch die Automobilgeschichte einer Premiummarke. *Von Cornelia Hellweg*

**I**n der Ausstellung „Vollgas – Full Speed“ rückt das Museum Art.Plus das Thema Geschwindigkeit in den Fokus – und damit das Auto. „Keine technische Erfindung bestimmt unser Leben und das Erscheinungsbild der Welt so nachhaltig, und kein Alltagsobjekt wurde und wird in vergleichbarer Weise mythologisiert“, heißt es dazu von Museumsseite. Zu sehen sind Werke internationaler Künstler.

### 70 Fotografien

Ergänzend zur Hauptausstellung werden im „2Raum“ mehr als 70

Fotografien von Mercedes-Modellen aus den Jahren 1929 bis 2011 präsentiert, die von internationalen Mode- und Werbefotografen stammen. Als versierter Kenner von Mercedes und Oldtimer-Fan bereitete Rolf Rabe, Centerleiter von Südsterne Bölle in Schwenningen, den Teilnehmern von „Art and Talk“ am Donnerstag einen unterhaltsamen Abend. Er hatte als „Anschauungsmaterial“ drei Mercedes-Oldtimer mitgebracht, die Interessenten auf dem Museumsvorplatz besichtigen konnten. Ins Thema führte Museums-Mitarbeiter Tomislav Pavrlisak ein.





Im Rahmen von „Art and Talk“ erlebten die Teilnehmer am Donnerstagabend einen unterhaltsamen Gang durch die Ausstellung „Dietmar Henneka and Friends“ mit Mercedes-Experte Rolf Rabe (Foto oben). Rabe hatte außerdem drei Mercedes-Oldtimer mitgebracht (Fotos unten), die auf dem Vorplatz des Museums zur Ansicht bereit standen.

„Hört man Mercedes, denken viele an den Stern.“

„Hört man Mercedes, denken viele als erstes an den Mercedesstern“, sagte Rolf Rabe. Nur wenige Kühlerfiguren schafften es zum Kultobjekt. Im Jahr 1959 seien Kühlerfiguren in der Bundesrepublik aus Sicherheitsgründen verboten worden. Mercedes habe daraufhin eine Feder zur Befestigung installiert, damit bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger oder Radfahrer der Stern einfach umknickt und keine Verletzungsgefahr mehr darstellt.

Der Stern selber symbolisiere die damaligen drei Sparten von Mercedes, nämlich Motoren für die Fortbewegung „zu Wasser, zu Lande und in der Luft“. Mit dem Engagement im Rennsport sei dann ein Lorbeerkrans kreisförmig um den Stern herum befestigt worden. Der Name für Mer-



cedes geht auf die Tochter des Geschäftsmannes Ernst Jellinek zurück, der um die Wende zum 20. Jahrhundert mit Daimler-Fahrzeugen handelte. Ab 1899 nahm Jellinek unter dem Pseudonym Mercedes (angelehnt an den Namen seiner Tochter Mercédès Jellinek) unter anderem an der Rennwoche von Nizza teil. Der Einstieg in den

Rennsport seitens Mercedes diene laut Rolf Rabe dazu, die Akzeptanz für Automobile zu erhöhen. „Autos waren anfangs laut und konkurrierten auf Feldwegen mit Pferdefuhrwerken um den Platz – es gab noch keine Straßen.“ Mit der Beteiligung am Rennsport habe sich die Erwartung verbunden, „die Menschen über Emotionen für das Auto zu



begeistern“. Dieses Kalkül scheint auch damals schon aufgegangen zu sein. Das Aussehen des berühmten „Silberpfeils“ hatte ganz pragmatische Gründe. Im Jahr 1933 konstruierte Mercedes-Benz einen eigenen Rennwagen mit der Bezeichnung W 25 nach der ab 1934 gültigen 750-Kilogramm-Rennformel. Am Ende war der Rennwagen dann etwas

den“. Der Airbag gehe auf einen Trossinger zurück, der bei Bosch beschäftigt war. Drei Mercedes-Oldtimer hatte Rabe mitgebracht als Zeugnisse dafür, was Ingenieurskunst bei Mercedes-Benz möglich gemacht hat.

Gesprächsstoff bot die Diskussion über die Zukunft des Automobils und durch welche Technologie der Verbrennungsmotor wohl abgelöst wird. Elektro- oder doch Wasserstoffantrieb, selbstfahrende Autos – das sind nur einige Stichworte dafür, die in die Zukunft des Automobils weisen.

zu schwer, so dass man kurzerhand die weiße Farbe entfernte, um Gewicht zu sparen. Das blank polierte Aluminium gab dem Auto den Spitznamen. „Mercedes war seiner Zeit oft voraus“, sagte Rolf Rabe und konnte diese Einschätzung anhand vieler Modelle auch nach dem Zweiten Weltkrieg belegen. „Die Ponton-Baureihe war die erste Baureihe mit

### Info

Die Ausstellung „Vollgas – Full Speed“ zeigt das Museum Art.Plus in Donaueschingen noch bis zum 19. Januar 2020. Ergänzend zur Hauptausstellung sind im „2-Raum“ Arbeiten von Fotografen aus den Jahren 1929 bis 2011 zum Thema Beziehung von Mensch und Auto zu sehen. Idee, Konzept und Auswahl der Fotos sowie eigene Fotoarbeiten stammen von Dietmar Henneka. Die Ausstellung „Dietmar Henneka and Friends“ wird bis zum 13. Oktober gezeigt. Am Wochenende 28./29. September feiert das Museum Art.Plus zehnjähriges Bestehen mit einem umfangreichen Programm.

einer selbsttragenden Karosserie.“ Die Fahrgastzelle hatte eine Knautschzone, und Mercedes-Benz besaß darauf das Patent. Ein echter Hingucker auch der „Adenauer-Mercedes“, den der damalige Bundeskanzler Konrad Adenauer präferierte, weil er einsteigen konnte, ohne den Hut abzulegen. Das Folgemodell, der Mercedes 600, wurde von 1961 bis 1981 gebaut, hatte bereits eine Komforthydraulik zum Öffnen des Kofferraums und wurde von nahezu allen Staatsoberhäuptern genutzt. Das Nachfolgemodell war die Mercedes S-Klasse.

Bei einer Fotografie zum Mercedes SLR geriet Rolf Rabe erneut ins Schwärmen. Der von Mercedes-Benz und McLaren entwickelte Sportwagen wurde von 2003 bis 2009 gebaut und kostete 400 000 Euro. Gebaut wurde der SLR in Großbritannien mit einem Motor von Mercedes. Käufer müssten heute für dieses Modell rund eine halbe Million Euro anlegen. „Auch das Themen Airbag und ABS-System wurden von Mercedes erfunden“.