

Frankenpost 15. September 2017

Automobilmuseum: Seit 25 Jahren ein Eldorado für Motorsportfans in Fichtelberg



Abarth 124 Sport hat alles begonnen. Unser Bild zeigt Juniorchef Constantin Eckert neben dem Wagen, der bei seinem Vater Perry die Leidenschaft für besondere Autos weckte.

Fotos: Andreas Harbach

Vom Kutschwagen bis zum E-Mobil

Im Vierteljahrhundert hat Perry Eckert die Sammlung erweitert. Heute ist das ein Museum zu den Ehren der Region.

Gewinner

– Es gibt auch Menschen, die bei schlechtem Wetter freuen. Perry Eckert ist einer von ihnen. Das „Automuseum Fichtelberg“ ist nicht nur eine perfekte Alternative im Fichtelgebirge bei jedem Wetter einen Tag. In diesem Jahr wird das Museum zum 25. Geburtstag und hat weit mehr zu bieten als nur ein Museum.

Man kann schon mitbringen, wenn man das Automuseum besucht. In der Halle und auf einem Freigelände sind rund 300 Exponate an Autos, aber auch Zweiräder und Fluggeräte. Wer alles ausbietet, kann ohne Probleme einen Tag hier zubringen.

Beginn: Der Fiat Abarth ist der erste Wagen des heute 70-jährigen Seniorchefs Perry Eckert. Der erste Fiat: Ein Homologationssportwagen der Rennsport, von dem nur 10 Exemplare gefertigt wurden. Carlo Abarth – Markenzeitschriftensieger – hatte ganze Arbeit geleistet. Das Auto gewann die Rallye Monte Carlo.

Ursprünglich als Sommerspaßauto weckte bei dem jun-



Echter Pace Car: die Chevrolet Corvette Stingray.

gen Perry Eckert die Leidenschaft für besondere Autos. Mit seinem Bruder Timo fing er das Sammeln an. Und als die Fabrik des Vaters, in der unter anderem Knöpfe und Gürtelschnallen entstanden, an einen neuen größeren Standort an der Bayreuther Straße in Fichtelberg zog, kam schnell die Idee auf, die bisherigen Produktionsräume in ein Museum zu verwandeln, und die eigene Sammlung der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Um ein möglichst breites Spektrum der Automobilität zeigen zu können, ergänzen zahlreiche Leihgaben befreundeter Oldtimer-Enthusiasten das Angebot im Museum. Regelmäßig werden Exponate ausgetauscht, um auch Wiederholungsbesuchern stets Neues zu bieten.

Der Liebling: Von unzeitgemäßem

Design kann beim Lieblingsauto von Junior-Chef Constantin Eckert keine Rede sein: „Eine Stilikonie, Synonym für den englischen Autobau“, schwärmt Eckert vom Jaguar XK 140 aus den 1950ern. Mindestens ebenso interessant wie die zeitlosen geschwungenen Formen der Karosserie ist der Motor. Gegenüber dem Serienmodell hat er einen Rennsportzylinderkopf, der 210 PS aus 3,5 Litern holte. Auch 60 Jahre später noch ein beachtliches Hubraum-/Leistungsverhältnis: „Die haben ordentlich was rausgeholt“, sagt Eckert anerkennend. Doch automobile Ikonen wie der XK konnten die englische Autoindustrie auf Dauer nicht retten. „Alle Marken zusammengefasst in einem Konzern, dann verstaatlicht – das war der Niedergang“, bedauert Eckert. Die Marke Jaguar gibt

es noch. Sie gehört heute zu einem Konzern in Indien, einst größte englische Kolonie. So ändern sich die Zeiten.

Das Pace Car: Führt normalerweise das Starterfeld bei einem Autorennen an. Die Ehre, ein Pace Car zu stellen, ist bei Autoherstellern hart umkämpft, mehr Renommee und kostenlose Werbung geht nicht, außer ein eigenes Fabrikat gewinnt das Rennen. Von Pace Cars gibt es auch limitierte Kundenautos mit dem Seitenaufdruck „Official Pace Car“. Doch die 1978er Corvette im AMF ist ein echtes Pace Car. Sie führte die „Indy 500“ an, das wohl berühmteste Autorennen der Welt. Und hat seither nicht mehr viel Verkehr gesehen: 650 Meilen, also knapp 1050 Kilometer stehen auf der Uhr – die Corvette ist faktisch ein fast 40 Jahre alter Neuwagen. Weniger Kilometer hat nur ein weiteres Auto im Museum, das unterschiedlicher nicht sein könnte: die Kübelvariante des Trabant. Das Exemplar im Museum ist das allerletzte überhaupt, danach standen im Frühjahr 1991 die Bänder still.

Der Flugplatz von Fichtelberg: Ein Sammler schlägt immer zu, wenn sich eine Gelegenheit bietet. So haben es die Eckerts gemacht, als sich vor fast 30 Jahren der Ostblock auflöste und jede Menge Militärgerät obsolet wurde. So kamen ein paar russische Düsenjäger aus der ehemaligen DDR nach Fichtelberg. Einer von ihnen hatte erst vor zwei Jahren seinen letzten Flug. Allerdings nicht aus eigener Kraft. Die polnische Luftwaffe suchte nach Austauschmaschinen für ihre alternde Flotte an Jets. Einer der Eckerts hatte direkt vor der Stilllegung noch eine überholte Turbine bekommen. Um

das Triebwerk ausbauen zu können, musste der Düsenjäger mit einem Autokran aus dem Ausstellungsgelände herausgehoben und für ein paar Wochen auf dem benachbarten Busbahnhof geparkt werden, der so vorübergehend zum Flugplatz wurde. „Das Rein- und Rausheben war Millimeterarbeit“, erinnert sich Constantin Eckert mit Grausen.

Die E-Mobile: Vor ein paar Jahren besuchte ein VW-Mitarbeiter das Museum. Und machte den Eckerts ein Angebot: einen relativ neuen Golf Blue-E-Motion, der nach seiner Tätigkeit als Testfahrzeug verschrottet werden sollte. Sie bekamen den weißen Golf, allerdings beauftragt um seinen elektronischen Antrieb. Ein würdiger Platz für den Golf wäre in der Halle 2 neben dem „Pöhlmann EL“, einem Elektromobil eines Kulmbacher Tüftlers von 1984, der Jahre zuvor schon eine Isetta mit einem E-Herz ausgestattet hatte, wie vor Kurzem im Kurier berichtet. Derzeit steht der Elektro-Golf noch etwas verloren und abseits im Freigelände, mit Staub und Spinnweben überzogen. So ist er auch ein Sinnbild für die verpassten Gelegenheiten der deutschen Autoindustrie.

Zukunftspläne: Im kommenden Jahr soll das Automuseum eine Erweiterung an der Bayreuther Straße erfahren. Auf 4000 Quadratmetern sollen dann Zweiräder der 50er- bis 70er-Jahre präsentiert werden. „Ich bin mir sicher, das ist dann die größte Sammlung Europas“, ist Constantin Eckert überzeugt.

Das Automobilmuseum Fichtelberg, Nagler Weg 9-10, ist täglich 10 bis 17 Uhr geöffnet.