Das neue Porsche Museum: Ein mobiler Ideenpark

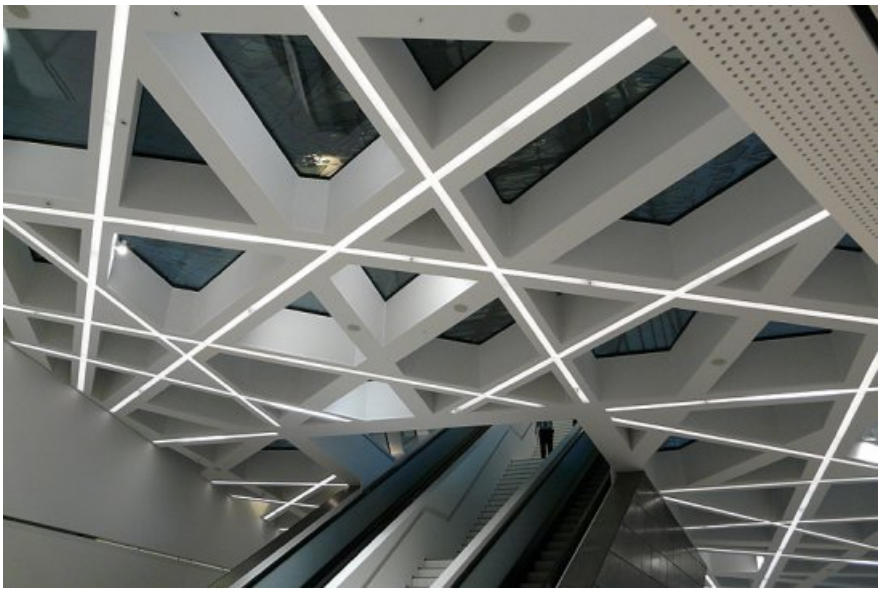
Die Erwartungen an ein längst überfälliges repräsentatives Museum für die Geschichte und vor allem die Fahrzeuge des Konstruktionsbüros Porsche KG, der späteren Porsche AG waren vielfältig. Anders als alle anderen Automobilmuseen sollte es werden. Das Ergebnis ist ein futuristischer Monolith, der je nach Blickwinkel frei über dem Porscheplatz zu schweben scheint.

„Es handelt sich um das spektakulärste Bauprojekt in unserer Unternehmensgeschichte“, sagte Anton Hunger, ehemaliger Pressechef der Porsche AG, jetziger Leiter Kommunikation der Porsche Automobil Holding SE und verantwortlich für das Museumsprojekt, im September 2006. Das war knapp ein Jahr nach Baubeginn des Museums am 17. Oktober 2005. Gut drei Jahre später, am 8. Dezember 2008, war die „Visitenkarte“ am Stammsitz Stuttgart-Zuffenhausen fertig. Ein Kraftakt, der aufgrund der komplizierten Statik von den Ingenieuren Höchstleistungen in Mathematik und Bauphysik abverlangte. Das Spektakulärste am Gesamtkonzept des Wiener Architekturbüros Delugan Meissl ist der Museumskörper an sich: Rund 35.000 Tonnen Gewicht lasten auf drei stützenden Betonkernen. Der dynamisch geformte Raum im zweiten Obergeschoss misst 140 Meter in der Länge und 70 Meter in der Breite. Insgesamt 5600 Quadratmeter stehen als reine Ausstellungsfläche zur Verfügung – für 80 Museumsfahrzeuge (bis auf die Studien alle in fahrbereitem Zustand) und 200 Kleinexponate.

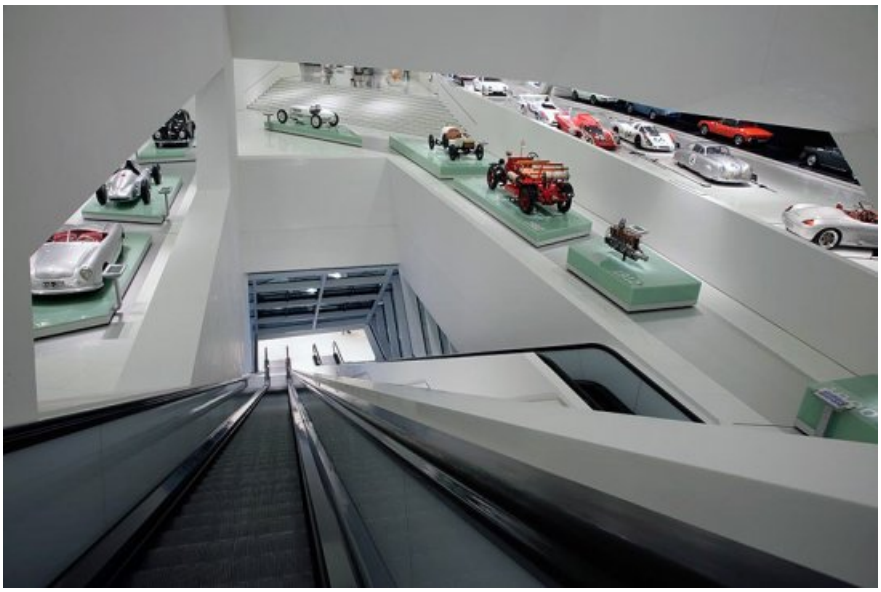
Fest gemauert in der Erde

Anfängliches Kopfzerbrechen bereitete unter anderem die Erkenntnis, dass das Stahltragwerk mit seiner Spannweite von über 60 Meter nicht etwa statisch ist, sondern Bewegungen von bis zu 20 Zentimeter vollführt, je nach Temperatur. Der Wunsch der Architekten, außen wie innen eine fugenlos weiße Fassade zu präsentieren, war damit nicht realisierbar. „Keine Fugen hätte ein viel zu großes Risiko bedeutet“, erklärt Projektleiterin Christina Becker. Ein im doppelten Sinne untragbares Vorhaben. „Wenn’s fugenlos nicht geht, dann machen wir so viele Fugen, wie nur möglich“, lautete schließlich der Beschluss. Das Ergebnis außen sind weiß beschichtete Kassetten in Rautenform, die den Baukörper fast vollständig bedecken, bis auf die große Glasfassade mit dem Schriftzug des Porsche Museums. Der Bauch des frei schwebenden Ausstellungsraums setzt sich aus eben solchen rautenförmigen Kassetten zusammen. Diesmal bilden sie eine hochglanzpolierte Edelstahlfläche, in der sich die Umgebung reizvoll changierend spiegelt.

Weißer Monolith mit Charisma

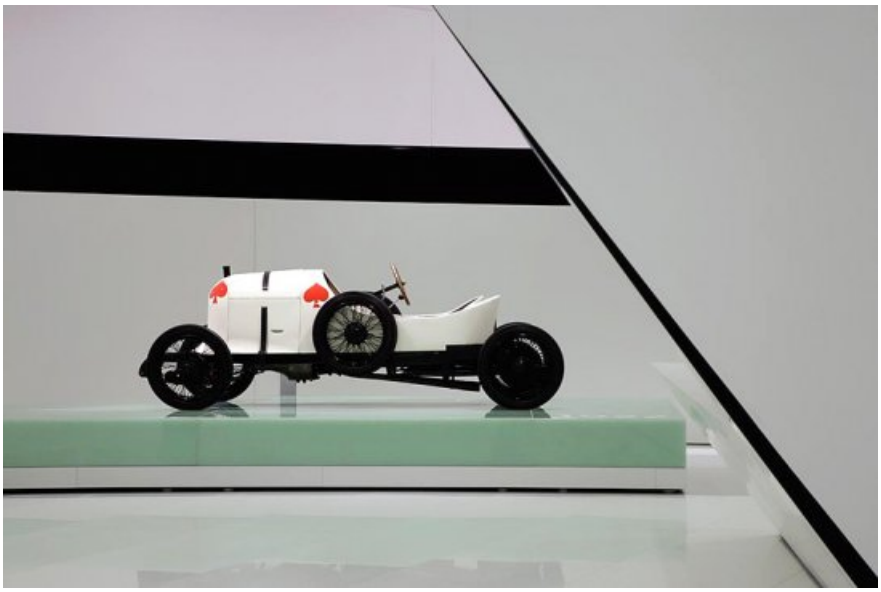


Alle Entscheidungen waren von der allgegenwärtigen Philosophie „form follows function“ getragen. Denn in erster Linie sollte das Museum buchstäblich funktionieren. Das bedeutete ein stetiges Abwägen zwischen Materialwahl und Funktionalität. Monolithisch homogen, außen wie innen ein großer Wurf aus einem Guss. Innen nämlich, dem besonders dehnungsfähigen Mineralwerkstoff LG Hi-Macs sei Dank, präsentiert sich der Ausstellungsraum in nahtlos erscheinendem Weiß. Dazu wurden Platten von ein bis zwei Meter Länge miteinander verschliffen. Das Ergebnis ist ein mattes, homogen wirkendes Interieur aus einem Guss, das in der Lage ist, die nicht unbeträchtlichen Gebäudebewegungen aufzunehmen. Der Traum in Weiß weicht in einigen Punkten vom Entwurf ab – statt der ursprünglich geplanten „Arena“ entstand eine Galerie, etliche Materialien mussten neu bedacht werden. Geblieben ist die so konzipierte Weitläufigkeit. Der Ausstellungsbereich – das Kernstück des Museums – ist durch großzügig dimensionierte Rampen und Treppen aufgeteilt. Wer möchte, kann seinen Gang durchs Museum ganz individuell gestalten.



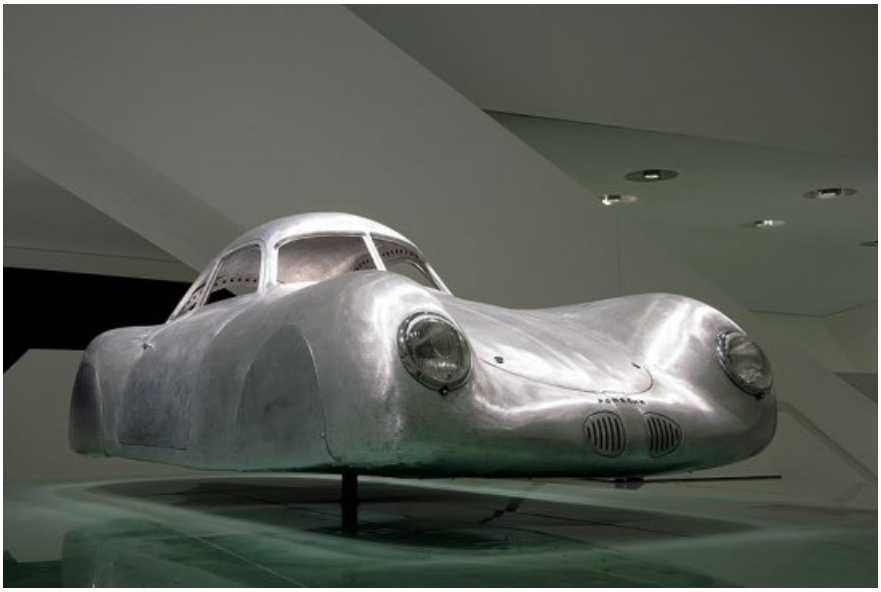
Museumsgestalter HG Merz über die Philosophie der Ausstellung: „Das Porsche Museum ist ein Lapidarium, reduziert auf einzigartige Exponate. Am besten versinnbildlicht der 909 Bergspyder unsere inhaltliche und gestalterische Umsetzung. Es geht um Reduktion auf das Minimum.“ Diese Fahrzeuge sprechen für sich. „Bei der Fülle des authentischen Materials brauchten wir keine großartigen Verpackungen. Das macht man meist nur bei billigen Geschenken. Wir haben die Exponate der Produkt- und Renngeschichte nach 1948 nicht inszeniert, sondern schlüssig sortiert und präsentiert, ohne dabei laut zu werden.“

All in one – ein intelligentes Museumskonzept



Das auffallend andersartige Bauwerk ist Kunstwerk und funktionaler Baukörper zugleich. Der Ausstellungsbereich mit seiner kühnen Bauweise einer schwebend wirkenden Stahlkonstruktion, die auf drei Betonpfeilern ruht, verleiht der Ingenieurskunst des Hauses Porsche einen würdigen Rahmen. Beherbergt er doch viele wegweisende Entwicklungen und Fahrzeuge (auch für die damalige Auto Union oder Mercedes-Benz), die ihrer Zeit häufig um viele Jahre voraus waren. Bei aller Ästhetik ist dieser Neubau weit davon entfernt, Art for Art’s sake oder Ästhetik um der reinen Ästhetik willen zu präsentieren. Die Fahrzeuge sind die Hauptakteure, um die herum ein intelligentes multifunktionales Gebäude entstanden ist. Ausstellungsbereich, Gläserne Museumswerkstatt, Porsche Archiv, Gastronomie und Veranstaltungsräume haben am Porscheplatz ihr gemeinsames Zuhause gefunden. Ein Zuhause, das nicht nur wegen seiner 80 wechselnden mobilen Zeitzeugen historisch ist. Historisch ist auch die Stätte. Im Jahr 1938 war das damalige Porsche-Konstruktionsbüro von der Stadtmitte Stuttgart in das Zuffenhausener Werk 1 umgezogen. Im gleichen Jahr entstanden hier der Vorläufer des späteren „VW-Käfer“ und der Typ 64. Letzterer, der Urahn aller Porsche-Sportwagen und sogenannte „Berlin-Rom-Wagen“ feiert dieses Jahr seinen 70. Geburtstag.

Beginn einer neuen Ära: der Typ 64



Der Typ 64 ist die Umsetzung der Auftragsarbeit „VW Käfer“ in die Porsche-Philosophie. Das Ergebnis war ein stromlinienförmiges Auto, gänzlich aus Aluminium, das dem Käfer zwar ähnelt, gleichzeitig aber zeigt, wie später ein Porsche aussehen sollte. Karosseriebauer Hubert Drescher, der den Cisitalia und Autos aus dieser Epoche restauriert, über den Cisitalia: „Es gibt kein vergleichbares Auto mit solchen Übergängen, Rundungen, Radien.“ Ein reicher italienischer Textilfabrikant hatte für Nuvolari das Auto 1947 als GP Rennwagen in Auftrag gegeben und bar bezahlt. Somit konnte man auch mit dem Bau des Porsche Nummer 1 (356 001) anfangen. Hinzu kommt, dass der Cisitalia seiner Zeit technisch mindestens um ein Jahrzehnt voraus war. 12-Zylinder-Kompressor-Mittelmotor, Karosserie aus Magnesium, Differential ganz hinten und als Spezialität ein über einen Hebel hydraulisch zuschaltbarer Frontantrieb. „Ich hätte keine Schraube anders gemacht“, diese Aussage von Vater Ferry bezog sich laut Klaus Bischof, Leiter des Rollenden Museums, auf den Cisitalia, nicht nur auf die Nummer 1.

Dreiklang der Produktgeschichte

Spiralenförmig erschließt sich die selbstbewusste Darstellung der Porsche Ingenieursleistungen. Bei der chronologischen Sortierung der Produktgeschichte nach 1948 geht es um Sportwagen mit Straßenzulassung. Sie stehen in den drei Meter tiefen schwarzen Fugen entlang der Außenwand des Ausstellungsraums und präsentieren die jeweiligen Höhepunkte der Produktentwicklung. Mit von der Partie sind so rare Fahrzeuge wie die Straßenversion des Le Mans Rennwagens 911 GT1, der für sportbegeisterte Kunden als Kleinserie von 20 Exemplaren gefertigt wurde. Eingestreut in diese Chronologie in Schwarz ist die „Idee Porsche“. Sechs Kerneigenschaften wurden als elementar für das Wesen des Unternehmens und seiner Fahrzeuge ermittelt: schnell, leicht, clever, stark, intensiv und konsequent. Jeder Ideenbereich ist dabei als räumliche Einheit konzipiert und um ein Exponat mit Leitfunktion gruppiert. Zusätzlich wird der jeweilige Charakterzug mittels rotierender Tischvitrine, „sprechendem Bild“ und Mediathek, mit der man durch eine Reihe von Microfiches navigieren kann, umfangreich thematisiert.

An diese Leitideen wiederum angekoppelt sind sechs nicht chronologische Arrangements von Fahrzeugen, naturgemäß in erster Linie Rennwagen. Und auch hier werden Enthusiasten viele Fahrzeuge entdecken, die sie bisher sehr selten oder noch nie sehen konnten. Unter der Idee „stark“ feiert der unglaubliche Auftritt von sechs 917ern auf einen Streich im neuen Museum weltweit Premiere. Die farbenprächtigen Boliden sind allesamt Unikate, etwa die berühmte „Sau“, die Startnummer 22 (Le Mans-Sieger 1971) und einziger 917er mit Magnesiumrahmen, oder der 917 16-Zylinder, den es nur als Versuchswagen gab – und natürlich die Siegerwagen. Insgesamt wurde der 917er in seinen Varianten über 60 Mal gebaut.

Die innen beleuchtete, an einer Federwaage aufgehängte GFK-Karosserie eines Porsche 908 verdichtet die Idee „leicht“ zu einem Bild. Zwei zusätzliche Themenarrangements zollen dem Bereich Porsche Engineering und der Frage, wie ein Porsche entsteht, Tribut. Dabei erfährt der Laie, dass Porsche in Weissach nach wie vor Motoren für den Rennsport oder komplette Fahrzeuge auch für externe Auftraggeber entwickelt. Drei faszinierende Schnittmodelle in Originalgröße erlauben es, Porsche „unter den Rock“ zu schauen und beim Entstehungsprozess eines Fahrzeugs vom Entwurf bis zur Produktion zu begleiten.

Schon ohne wechselnde Exponate bietet das Museum eine solche Fülle von Anschauungsobjekten, Überraschungen und Informationen – Soundduschen, Audio-Guide, Filme mit Zeitzeugen, Terminals für die individuelle Recherche, sodass Folgebesuche für Porsche-Liebhaber zwingend sind. Ein Museum um des Museums willen? Mitnichten. Firmenchef Wiedeking setzt darauf, dass die Zahl der Museumsbesucher von aktuell 80.000 pro Jahr durch das neue Gebäude auf deutlich über 200.000 ansteigen wird. Aber auch das dürfte noch tiefgestapelt sein. Zumal ein ansehnlicher Museumsshop zum Kauf lockt. Und wenn dann noch der eine oder andere Oldtimer in die Gläserne Werkstatt gebracht wird oder doch schon ein Neuwagen von nebenan ins Visier genommen wird, geht die Rechnung um so schneller auf.

Adresse:	Porschestraße 42, 70435 Stuttgart
Einweihung:	Mittwoch, 28. Januar 2009
Eröffnung:	Samstag, 31. Januar 2009
Öffnungszeiten:	täglich 9.00 bis 18.00 Uhr (außer Montag)
Preise:	Erwachsene 8,00 Euro (ermäßigt 4,00 Euro), Kinder bis 14 Jahre haben in Begleitung eines Erwachsenen freien Eintritt
Kontakt:	**Buchung von Gruppen- und Sonderführungen:** Tel.: +49 (0)711 911 20911 Fax: +49 (0)711 911 20356 E-Mail: info.museum@porsche.de **Veranstaltungsanfragen**: Tel.: +49 (0)711 911 21911 Fax: +49 (0)711 911 21356 E-Mail: events.museum@porsche.de
Internet:	www.porsche.de/museum

Text: Susanne Roeder
Fotos: Susanne Roeder / Porsche

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/das-neue-porsche-museum-ein-mobiler-ideenpark
© Classic Driver. All rights reserved.