

GESTAPELTE GESCHICHTE



SETZKASTEN XXXL: SKODA TUDOR 1101 (1948, OBEN) UND SPARTAK 440 (1956)

Im erneuerten Werksmuseum lässt sich Skodas Historie zwischen Konstruktorkunst und Kommunismus erleben

Von Andreas Faust

Wie zum Allerheiligsten eines Maya-Tempels, so führt in Porsches Werksmuseum eine Treppe hinein in die Sammlung. Im Mercedes-Monumentalbau reisst man schon beim Blick hinab aus den gläsernen Aufzügen die Augen auf. Volkswagen gönnte sich vor 13 Jahren gleich eine ganze Autostadt auf dem Werksgelände, um die Markentradition dem eigenen Selbstverständnis entsprechend inszenieren zu können. Manchem Autohersteller scheint kein Aufwand zu hoch, um die eigene Rolle in der Autogeschichte als möglichst bedeutsam zu stilisieren.

Und Skoda? Eine schlichte, dreistöckige Werkhalle an einer Ausfallstrasse im tschechischen Mladá Boleslav muss genügen. Vielleicht zu bescheiden, wenn man daran denkt, dass das seit Dezember 117-jährige Unternehmen zu den fünf ältesten Autobauern gehört. Aber nicht abwegig, weil die Marke ein Gutteil ihrer Geschichte damit zubrachte, einen Arbeiter- und Bauernstaat auf vier Räder zu stellen. Nach 18-monatiger Umbauzeit wurde Skodas Werksmuseum im November neu eröffnet.

Auf Zeitreise in der ehemaligen Produktionshalle Im Jahr 1895 wurde das Unternehmen von Václav Klement und Václav Laurin in Mladá Boleslav gegründet - angeblich aus Frust über die mässige Qualität damaliger Velos. Nach Fahrrädern Marke Slavia und Motorrädern unter dem Label Laurin & Klement rollten ab 1905 im heutigen Museumsgebäude erste Autos noch nicht vom Band, aber aus der Werkstatt. Laurin tüftelte, Klement rechnete, und bis zum Ersten Weltkrieg, in dem man sich auf die Waffenproduktion verlegen musste, prosperierte das Unternehmen. Nach einem Brand 1924, bei dem die Produktionsanlagen zerstört wurden, übernahm der Maschinenbaukonzern Skoda die Fabrik und schoss die nötigen Finanzmittel für den Wiederaufbau ein. Noch bis 1928 wurden im Stammwerk Autos montiert, bis ein neues, erweiterbares Werksgelände erschlossen wurde. Eine lichte Neubauhalle bildet jetzt den Kern des Museums, aber die industrielle Tradition ist in den älteren Gebäudeteilen mit ihren Kranbahnen unter der Decke noch nachvollziehbar. Rund 300 Fahrzeuge umfasst die Sammlung. Aber noch längst nicht alle sind in dem fahrbereiten Zustand, wie ihn Eva Ticová für alle Exponate anstrebt. Die Leiterin der Werkstatt und ihre sieben Mitarbeiter benötigen zwischen 1800 und 5000 Stunden für die Restaurierung eines Fahrzeugs. «Manchmal müssen wir aber auch monatelange Pausen einlegen», sagt Ticová; weil Teile beschafft oder nachgefertigt werden müssen oder der Experte für hölzerne Karosserien gerade keine Zeit hat.

Zwischen eigenem Anspruch und politischer Ideologie Derzeit werden 45 schön, aber nicht überperfekt aufgearbeitete Autos gezeigt, ein Grossteil in einem imposanten Hochregal: frühe Laurin & Klement, ein in Lizenz gefertigter Hispano Suiza von 1926 - damals so viel wie 14 Einfamilienhäuser wert -, dazu Felicia und Octavia mehrerer Generationen und der 130 RS, mit dem Skoda unter anderem bei der Rallye Monte Carlo den Westlern um die Ohren fuhr.

Vor allem die zwiespältige Situation des Unternehmens nach 1945 ist in der Ausstellung spürbar. Was Skodas Techniker entwickelten, genoss nicht immer das Wohlwollen des kommunistischen Regimes in der Tschechoslowakei. Obwohl Werbeaufnahmen mit der amtierenden Miss USA 1957 eine Welle des Begehrens jenseits des Atlantiks auslösten, war das System so wenig begeistert wie vom 1972 geplanten Modell 720 mit Frontantrieb und einem Design von Giorgetto Giugiaro. Zu westlich in einer Zeit, in der die politische Restauration nach dem sowjetischen Einmarsch von 1968 Vorrang hatte. Rund 240 000 Besucher im Jahr soll das Museum künftig anziehen, doppelt so viele wie vor dem Umbau. Lohnenswert ist ein Besuch auf jeden Fall, wenn man sich gerade in der Gegend befindet. Trotz aller Bescheidenheit.