

Die MINI-Buch-Kritik:

Martin Häußermann: „Mercedes-Benz – die großen Coupés – Die Prospekte seit 1951“, ca. 128 Seiten, ca. 130 farbige Abbildungen, 2 Ausklapp-seiten, Format 23 x 26,5 cm, gebunden mit Schutzumschlag, Verlag Delius Klasing, ISBN: 978-3-7688-1832-2, EUR: 29,90 (D)

Eigentlich eine simple Idee: Die auszugsweise Reproduktion von Prospekten besonderer Fahrzeuge, gesammelt in einem Buch. Gerade bei Modellen der höheren Klassen machten sich die Hersteller oftmals viel Mühe, ihr Katalogmaterial in Bild und Text dem gehobenen Standard des beworbenen Fahrzeugs anzupassen. Ein Beispiel ist Mercedes-Benz, und in diesem Fall die großen Coupés, die man der S-Klasse zuordnete. Chronologisch werden in sehr guten Reproduktionen Teile des zeitgenössischen Prospektmaterials wiedergegeben, die schon zu Beginn eines erkennen lassen: Die Autos hatten damals, wie deren Werbematerial, mehr Stil und mehr „Seele“. Schon für das teuerste Coupe der 50er Jahre, der Typ 300 S, mit barocken Rundungen bei denen selbst die Lollobrigida nicht mithalten konnte, ließ man bei Mercedes-Benz von Künstler illustrieren. So konnte man fein mit den Proportionen spielen und den Wagen noch größer erscheinen lassen, als er an sich schon war. Erst Anfang der 60er Jahre wurde die zuvor als zu profan abgeurteilte Fotografie für die Prospektgestaltung verwendet, die mehr und mehr die kleinen Kunstwerke aus Zeichnerhand verdrängten. Die Sachlichkeit hielt Einzug und verwehte den leicht verträumten gehaltenen Stil. Über die Jahrzehnte wurden die Wagen immer rundgelutschter und die Beschreibungen immer

umfangreicher. Am Ende (Baureihe C 215 bis 2006) wirken die in kühlen Farben gehaltenen Prospekte wie technische Abhandlungen über die mit elektronischen Helferlein völlig überfrachteten und in ihren Abmessungen aus dem Leim gegangenen Fahrzeuge. Ob früher alles besser war? Sicherlich nicht, aber man war auf das Wesentliche, Nützliche und Notwendige konzentriert und hechelte nicht jedem, das Gesamtgewicht erhöhenden Firlefanz hinterher. Es hat einen Grund, weshalb damalige Automobile schöner waren und „Retro“ sich heute – mit deutlichen „Premium“-Aufschlägen – gut verkaufen lässt.

Fazit: Mit diesem Buch lässt sich in exzellenter Druckqualität die Veränderungen im Anpreisen von Automobilen Anhand der großen Coupés von Mercedes-Benz nachvollziehen. Daher ist es auch als Geschenk prima geeignet.

Thomas Erdmann: „Auf den Spuren der Auto Union – Ein Rundgang durch die ehemaligen Fertigungsstätten der Auto Union in Ingolstadt“, 84 Seiten, 90 S/W-Fotos, 13 S/W-Zeichnungen, Format 26 x 17,5 cm, gebunden, Verlag Delius Klasing, ISBN: 3-7688-1794-3, EUR: 12,90 (D)

Ich kann nicht von mir behaupten, mich der Marke Audi in irgendeiner Form verbunden zu fühlen. Was mich aber wirklich interessiert ist Automobilgeschichte. Speziell zu der Zeit, als in Deutschland die Industrie in Trümmern lag und aus den Ruinen des Zweiten Weltkriegs die ersten zarten Pflänzchen des Neubeginns sprossen. Auch die deutschen Automobilhersteller klopfen sich den Staub aus den Kleidern und gingen an den Wiederaufbau. Darunter auch die vier sächsischen

Kraftfahrzeughersteller Audi, DKW, Horch und Wanderer, die sich durch die Folgen der (inzwischen ersten) Weltwirtschaftskrise 1932 zusammengeschlossen hatten. Sitz des neuen Konzerns war Chemnitz. Leider lag die Stadt nach Kriegsende in der sowjetischen Besatzungszone. Und dort hatte man offenbar nichts wichtigeres zu tun, als sämtliche Industrieanlagen zu demontieren und in die Sowjetunion zu verbringen. Darunter auch sämtliche Anlagen der Auto Union AG. In der Zwischenzeit waren die führenden Mitarbeiter der Auto Union nach Bayern gegangen, wo man einen Neustart wagen wollte. Als Zentrum hierfür wurde ein altes Militärgelände in Ingolstadt auserkoren. Unter teilweise primitiven Bedingungen und einem großen Talent zur Improvisation liefen 1949 zunächst nur preiswerte und kleine Produkte – ausschließlich Motorräder und PKW von DKW – vom Band. Die Marken Wanderer und Horch wurden nicht wieder belebt. Eine zeitgemäße Fahrzeugherstellung folgte erst mit der Aufnahme der Produktion im neuen Werk der Auto Union außerhalb von Ingolstadt im Jahre 1959. Erst 1974, als der Vertrieb von Audi (vormals Auto Union) und Volkswagen zusammengelegt wurde, nahmen die letzten Abteilungen Abschied von ihrer alten Wirkungsstätte im Herzen Ingolstadts. Autor Thomas Erdmann nimmt in seinem Buch „Auf den Spuren der Auto Union“ den Leser mit auf einen Rundgang über das alte Werksgelände, erklärt anhand vieler historischer Aufnahmen die Funktionen der Gebäude und informiert über die wechselhafte Geschichte der Auto Union, die sogar einige Jahre zu Mercedes-Benz gehörte. Fazit: Ein äußerst informatives, sehr gut gedrucktes Buch, das einen spannenden Einblick in die Anfangszeiten der heimischen Automobilindustrie nach dem Zweiten

Weltkrieg liefert. Einziger Wermutstropfen ist das Layout. Dies läßt an einigen Stellen Fingerspitzengefühl für die Materie vermissen, speziell was das großflächige Einfärben der S/W-Bilder an ihren Außenseiten betrifft. Mit diesem überflüssigen Gestaltungseffekt beraubt man den Leser um visuelle Informationen.

**Michael Schäfer –
chilterngreen.de, Laudenbach
a.d.B.**