
Techno-Classica 2018: Historische Antriebsvielfalt

Von Oliver Altvater

Neben prestigeträchtigen Klassikern, unzähligen Ersatzteilen und originellen Devotionalien steht auf der 30. Techno-Classica in Essen (-25.3.2018) erstmalig eine Sammlung aller jemals in Funktion genommener Antriebsarten. Auf dem Stand der Volkswagen-Kommunikationsplattform Autostadt in Wolfsburg zeugen Gasturbinen-, Dampf-, Wankel-, Elektro-, und Hybridantriebe davon, was Fahrzeugingenieure in der Vergangenheit bereits alles entwickelt und konstruiert haben.

Ob ein einsitziger Porsche 911 GT3 R Hybrid aus 2010, der im Mai 2011 den ersten Hybrid-Gesamtsieg auf der Nürburgring-Nordschleife einfuhr, oder ein vollelektrischer Bugatti Typ 56 von 1931, der eigens für die Fahrten des Firmengründers Ettore Bugatti durch seine Fabrik entwickelt wurde – alle 20 Exponate erzählen ihre eigene, außergewöhnliche Entwicklungsgeschichte. Aus dem Bestand von Audi werden ein wasserstoffbetriebener A2 H2 sowie der Audi Duo, ein Elektro-Benzin-Hybrid auf Basis des A4, ausgestellt. Die spanische Konzerntochter Seat entsendet ihren vollelektrischen Toledo Olympia von 1992. Die Besonderheit dieses Unikats ist das in der Fahrzeugfront integrierte Ladekabel.

Das kurioseste Modell dürfte der Stanley 735 B sein. Mit seinen stolzen 99 Jahren schafft es der dampfbetriebene dunkelgrüne Bolide kurzzeitig auf mehr als 100 Stundenkilometer – leise und umweltfreundlich. In dieser umfassenden Rückschau der verschiedenen Antriebskonzepte dürfen aber auch konventionelle Verbrenner natürlich auf keinen Fall fehlen. Exemplarisch seien hier der erste Lamborghini aus dem VW-Konzern von 1999 und die Dieselsonne des beliebten VW Golf II genannt.

Lange Zeit waren Benzin- und Diesel-Motoren die vorherrschende Lösung der Entwickler, um ein Fahrzeug anzutreiben. Ein entscheidendes Kriterium für diese Entscheidung war der höhere Reifegrad der Verbrenner-Technologien. Vor dem Hintergrund der Umweltdiskussionen hier in der Entwicklungsarbeit jedoch ein Umdenken ein.

Im Gegensatz zu diesen seltenen Exponaten aus der Historie der Antriebsentwicklung stehen rund 2700 der mehreren tausend Preziosen zum Verkauf. Diese Zahl macht eindrücklich klar, welchen Stellenwert die Techno Classica in ihrem 30. Jahr erreicht hat. Gegründet wurde sie nach dem Vorbild der französischen Oldtimer-Messe Retro Mobil und zählt inzwischen selbst zu den bedeutendsten Messen innerhalb des internationalen Klassik-Universums. Neben Sammlern und Schraubern gehören ebenso Familien und Laien zum breitgefächerten Publikum der Klassiker-Messe.

Auf rund 120 000 Quadratmetern Ausstellungsfläche, verteilt auf 21 Hallen und 4 Freigeländeflächen, werden dieses Jahr auf der bis Sonntag dauernden 30. Techno-Classica mehr als 190 000 Besucher aus mehr als 40 Nationen erwartet. (ampnet/oa)

Bilder zum Artikel



Vollelektrischer Bugatti Typ 56 (1931).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: Elektromotor des Bugatti Typ 56 (1931).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Porsche GT3 R Hybrid (2010).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Porsche GT3 R Hybrid (2010).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: Audi Duo E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Elektrischer Seat Toledo Olympia (1992).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: Wasserstoffbetriebener Audi A2 H2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: Dampfkessel des Stanley 735 B (1919).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: Erster Lamborghini aus dem VW-Konzern.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



VW Golf II Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: NSU Wankel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: NSU Wankel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: Volkswagen T2 Transporter mit Gasturbine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt



Techno-Classica 2018: Volkswagen T2 Transporter mit Gasturbine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt
