

Pioniere einst und jetzt

Max Horlacher anlässlich des 4. Internationalen Klausen-Rennen Memorials

Das Internationale Klausen-Rennen ist ein wunderbarer Anlass. Ein Anlass nicht nur, an dem wir uns an diesen herrlichen historischen Fahrzeugen erfreuen. Es ist ein Anlass, der uns in die Pionierzeit des Autobaus zurückversetzt. In eine Zeit also, als es noch etwas Besonderes war, in einem Automobil zu fahren, geschweige denn, selbst eines zu besitzen.

Eine Zeit auch, in der man noch keinen Gedanken an Umweltverschmutzung, Ozonloch, Benzinverbrauch oder Ökobilanz verschwendete. Die meisten dieser Ausdrücke waren ja noch nicht bekannt.

In der Pionierzeit von damals freute man sich schlicht über die neue Mobilität und staunte über die neuen technischen Möglichkeiten. Noch immer bewundern wir die Schöpfungen der Autopioniere, streicheln liebevoll über einen elegant geschwungenen Kotflügel, berühren andächtig ein glänzendes Speichenrad oder fahren mit den Fingern sanft über das Holzlenkrad eines dieser Prunkstücke.

Die Pionierzeit war aber auch und das müssen wir uns auch bewusst sein, eine Zeit der schnellen Entscheide und des aktiven Unternehmertums. Wer schon mal mit einer neuen Idee von einem Bedenkenträger zum andern gerannt ist, kann jene Leute des beginnenden 20. Jahrhunderts nur beneiden, die innert Monaten neue Ideen realisieren konnten.

Ob all der Bewunderung für die Oldtimer sollten wir jedoch nicht in Ehrfurcht erstarren. Der Respekt vor der Leistung der Autopioniere darf uns nicht lähmen. Im Gegenteil: Die Bewunderung sollte uns beflügeln! Die Flügel der Rolls-Royce-Lady und das Ferrari-Pferd müssen uns die Kraft verleihen, neuen Pioniergeist zu entwickeln.

Gerade in der heutigen Zeit ist ein neuer Geist mehr denn je gefragt. Angesichts des Treibhauseffekts und der drohenden Klimakatastrophe sind wir noch viel mehr als damals auf Innovationen und findige Köpfe angewiesen. Nur so können wir die Zerstörung der Natur aufhalten.

Wenn ich über diese Problematik nachdenke, erinnere ich mich, wie ich jeweils in einem Autobahnrestaurant sass, und die Autoschlange unter mir beobachtet habe. Die Schlange symbolisiert den Ist-Zustand des Autobaus. Sie ist schwerfällig, es geht nicht richtig vorwärts und das Ziel ist noch meilenweit entfernt. Schon oft habe ich gedacht, man müsste die Autoschlange wie eine Wurst an verschiedenen Stellen durchschneiden und die Scheiben auf einen riesigen Seziertisch legen. Dort könnte man sie dann unter einem gigantischen Mikroskop analysieren und ihre Bestandteile in «Plus» und «Minus» einteilen. In die Abteilung «Plus» gehören sicher die Nützlichkeit, sowie zum Teil auch die Eleganz von Farbe und Form gewisser Modelle. In die Sparte «Minus» fallen dagegen das hohe Gewicht, der hohe Energieverbrauch und die vielen sinnlosen Hohlräume, welche ein durchschnittliches Auto aufweist.

Nachdem die Firma Horlacher schon Jahrzehnte lang kleine, leichte Fahrzeuge mit möglichst kleinem Verbrauch als Prototypen gebaut hatte, schien es mir im Lauf der 80er und frühen 90er Jahre, als wären unsere Predigten bei den Autobauern langsam angekommen. Erst tauchte der kleine Renault Twingo auf, und mit ihm immer mehr kleine, leichte Fahrzeuge. Die Schlange schien tatsächlich kleiner, leichter und weniger gefräßig zu werden. Doch dann kamen die SUV-Autos, und ich sage absichtlich, Suff-Autos, die grossen, schweren Geländewagen. Mit ihnen sah die Schlange plötzlich aus, wie wenn sie ein zu grosses Tier gefressen hätte und nun daran zu ersticken droht, ein Geschwür, das alle vorherigen Anstrengungen wieder zunichte macht. Ein Rückschritt in Gewicht und Verbrauch von 30 bis 40 Jahren.

Würden die Pioniere aus den Anfangszeiten des Klausenrennens noch leben, so bauten sie bestimmt keine so unsinnigen Vehikel. Wenn sie sich, wie die Suff-Autos, einen Rückschritt von 40 Jahren geleistet

hätten, dann hätten sie nämlich 1920 wieder Brauereipferde vor ihre Wagen gespannt, weil die so eindrücklich sind und ein Gefühl von Sicherheit vermitteln. Die damaligen Pioniere würden Fahrzeuge bauen, welche die Erfordernisse unserer Zeit erfüllen. Und diese Erfordernisse kennen Sie alle.

Ebensolche Pioniere sind heute gefragt. Menschen, die sich trauen, gegen den Strom zu schwimmen. Menschen, die unbequem sind, die gegebene technische Lehrmeinungen und Vorurteile hinterfragen und durchbrechen. Und ich kann ihnen sagen: in der so rationalen Welt der Wissenschaft und Technik wimmelt es nur so von Irrationalitäten.

Doch als Pioniere brauchen wir Menschen, die nichts für unmöglich halten. Menschen eben, die mit ihren Ideen die Welt verändern wollen. Wo wären wir denn ohne die Gebrüder Wright, welche uns durch das Flugzeug ihm wahrsten Sinne des Wortes Flügel verliehen oder ohne Nikolaus Otto, Gottlieb Daimler oder Carl Benz?

Gegenwärtig aber werden Pioniere und ihre Innovationen unsinnig verheizt. Ich gebe Ihnen zwei Beispiele, bei denen ich mir wirklich an den Kopf fasse. Das erste betrifft den VW Lupo, den ich selbst fahre. Dieses wunderbare Auto benötigt lediglich drei Liter Sprit pro 100 Kilometer – eine echte Innovation. Doch was macht Volkswagen? Der Konzern streicht dieses smarte Fahrzeug aus der Produktpalette, bietet jedoch mit dem Bugatti gleichzeitig ein Auto an, das 1000 PS leistet ist und über eine Million Franken kostet.

Die zweite Kopfschüttel-Geschichte reicht 15 Jahre zurück, als am Genfer Autosalon unser Forschungsprojekt MODULTEC erstmals vorgestellt wurde. Auf dem Rückweg vom Autosalon Genf sagte sich der Schweizer Bob Lutz, damals Vize-Chef von Chrysler und heute GM-Boss: «Wenn wir es schaffen im Modulverfahren, ein grosses Spielzeugauto zu bauen, haben wir das Auto der Zukunft gefunden.» Tatsächlich wurde das Fahrzeug mit einem Aufwand von 350 Millionen US-Dollar auf die Räder gestellt und für die IAA in Frankfurt vorangemeldet. Doch was geschah dann? Als der damalige Mercedes Chef Jürgen Schrempp bei Chrysler durch die „Vordertür“ eintrat, ging Bob Lutz durch die Hintertür raus! Mit Bob Lutz

verschwand auch das Projekt «CCV». Die 350 Millionen Dollar für die Entwicklung des Autos waren buchstäblich zum Fenster hinaus geworfen worden!

Falls Sie sich für den Prototyp des «CCV» interessieren, sollten Sie unsere Firma in Möhlin besuchen. Zufälligerweise konnten wir Teile des Prototyps retten und hüten sie nun wie einen Schatz. Denn für dieses Fahrzeug wurde auch das grösste je gebaute Spitzgusswerkzeug hergestellt.

Ich möchte Ihnen damit zeigen, dass Pioniere heutzutage an unsinnigen Projekten arbeiten müssen statt sich mit den wirklich wichtigen Fragen befassen zu können.

Und oft genug sind sie gezwungen, statt ihre Ideen zu realisieren selbst für kleinste Finanzierungen Berge von Formularen auszufüllen, nur um dann von einem der unzähligen Bedenkenträger zu hören, dass die Idee ja schon interessant sei, man sich das aber nicht richtig vorstellen könne. Wie wenn Bedenkenträger sich jemals etwas hätten vorstellen können.

Denn Pioniere stellen sich per Definition Dinge vor, an die andere nicht denken. Sie müssen ihre Ideen realisieren bevor deren Zeit gekommen ist, damit die Produkte zur Verfügung stehen, wenn sie gebraucht werden. Zwischen der Präsentation der Idee und der allgemeinen Erkenntnis ihrer Qualitäten herrscht ein Vakuum, oft von Jahren, vielfach von Jahrzehnten. In diesem Vakuum verrecken viele Pioniere buchstäblich – oder werden um ihre Ideen betrogen.

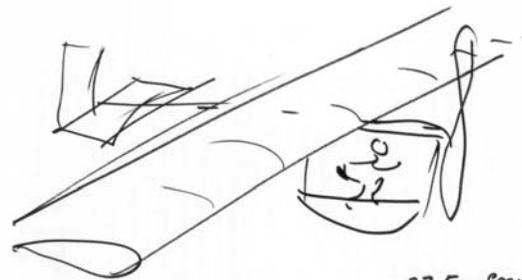
Sind aber Pioniere nicht eigentlich dazu da, völlig neue Wege zu beschreiten, um Dinge zu erfinden, die eine andere, hoffentlich bessere Zukunft versprechen?

Deshalb appelliere ich an Euch: Seid Pioniere und helft den andern Pionieren! Schwimmt gegen den Strom. Seid hartnäckig und unbequem. Und vor allem: Lasst Euch nicht unterkriegen. Nur Querdenker können die Welt verändern. Und nur sie können meiner

die Geschwulste herausoperieren und sie zu einem flinken, eleganten Reptil machen.

Ich möchte Sie deshalb dazu animieren – oder auch anstiften, auch das Klausenrennen wieder zu einer Pionierveranstaltung zu machen. Eine Pionierveranstaltung, bei der nicht nur über die Pioniertaten des angehenden 20. Jahrhunderts gestaunt wird, sondern eine Veranstaltung, an der Sie die heutigen Pioniere erleben können.

Schreiben Sie, Frau Regierungsrätin Dürst, für die nächste Ausgabe ein Rennen der Pioniere aus. An diesem Rennen können Leute wie Herr Guzella hier neben mir, jene Glanztaten, die sie in der Ebene vollbringen, am Berg wiederholen. Schreiben Sie ein Rennen aus, das technische Massstäbe setzt, für 20 bis 25 Teams, die ihre Qualitäten in einer Vorselektion unter Beweis stellen müssen. Es soll kein Seifenkistenrennen werden, sondern eine Leistungsschau der Ideen, ein Rennen mit Fahrmaschinen, wie sie in der Zukunft auf unseren Strassen fahren könnten – leichter, sauberer und viel sparsamer.



27,5m Spannweite
67 m² Flügelfläche
46kg Gewicht!



