



CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM



FRAUEN GEBEN GAS!

Mutige Frauen mit Benzin im Blut!

INHALT



- 4 Bertha Benz – Erste Frau am Steuer
- 6 Bertha Benz – Antriebskraft des ersten Autos
- 8 Sophie Opel – Ehefrau eines Mechanikus
- 10 Camille du Gast – Rennfahrerin nur mit Erlaubnis
- 12 Dorothy Levitt – Schnellste Frau der Welt
- 14 Autokleidung für Damen – elegant und sportlich
- 16 Im Spiegel der Zeit – Die Dame am Steuer
- 22 Elisabeth Junek – Die schnelle Bugatti-Pilotin
- 24 Ernes Merck – Die erste Werksfahrerin von Mercedes Benz
- 26 Ernes Merck – Die Frau in Rot
- 30 Liliame Roehrs – Die unermüdliche Sportdame
- 32 DDAC – Der Amazonenstaat
- 34 Der Erfolg der Frauen im Automobilsport
- 36 Bubikopf mit Eleganz – Mütze und Topfhut
- 38 Clärenore Stinnes – Die erste Auto-Weltreisende
- 40 Hanni Köhler – Die Motorradkönigin der 1920er
- 44 Irmgard von Opel – Sportlerin und Unternehmerin
- 46 Erika Mann – Rebellische Tochter des Literaturpreisträgers
- 48 Ilse Thouret – Die Sportskanone
- 50 Ilse Thouret – Deutschlands beste Motorradfahrerin in den 1930ern
- 52 Ewy Rosqvist – Die Fahrt durch die Hölle
- 54 Adrenalin und Wettkampfgeist kennen kein Geschlecht
- 58 Ein Frauenauto – Klischee ...
- 60 ... oder Wahrheit?
- 62 Die Künstlerin – Doris Zeidlewitz
- 66 Heidi Hetzer – Auf den Spuren von Clärenore Stinnes
- 68 Impressionen aus der Ausstellung
- 74 Impressum
- 75 Ausstellungen im Rückblick



CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM

Frau am Steuer – Ungeheuer?

Autos sind seit Generationen ein Männerprodukt, Oldtimer erst recht. Eine Frau am Steuer – das war lange Jahre ungeheuerlich. Erst 60 Jahre ist es her, dass mit dem Gleichberechtigungsgesetz von 1957 die Frauen nicht mehr die Genehmigung ihres Mannes brauchten, um den Führerschein zu machen.

Dabei war es eine Frau, die die erste große Testfahrt mit einem Automobil absolvierte – Bertha Benz. Mit der Verbreitung der neuen Erfindung kamen bald auch weitere Frauen, die es mit dem „Teufelsgefährt“ aufnahmen. Es waren durchweg mutige Frauen, die sich über viele Konventionen und Vorurteile der Männer hinwegsetzten. Besonders nach dem Ersten Weltkrieg, als in den Roaring Twenties Haare wie Röcke kürzer wurden, eroberten sich immer mehr Frauen – wenn auch meist nur diejenigen der Oberschicht, die es sich finanziell leisten konnten – den Platz am Lenkrad: Das Auto wie auch das Motorrad bedeutete erstmals in diesem Ausmaß Freiheit und Unabhängigkeit.

Mit elf Automobilen und vier Motorrädern porträtiert die Ausstellung „Frauen geben Gas“ exemplarisch außergewöhnliche Frauen aus rund 120 Jahren. Sie zeigen, dass Frauen zu jeder Zeit fähig waren, ebenso gut zu fahren wie Männer. Neben den Biografien und der Technik wird auch Zeitgeschichtliches beleuchtet. Wie entgegneten die Frauen den Vorurteilen? Wie

entwickelte sich die Mode für Autofahrerinnen? Und schlussendlich beleuchtet die Ausstellung auch die Frage, ob es eigentlich ein „Frauenauto“ gibt.

Die Ausstellung im CENTRAL GARAGE Automuseum soll Betrachtern und Betrachterinnen viele Aha-Erlebnisse bringen und die Diskussion um die mobile Emanzipation weiterhin anregen.

Kuratiert haben die Ausstellung zwei Frauen: die Oldtimer-Journalistin Uschi Kettenmann, die sich seit 30 Jahren mit dem Thema „Frau und Auto“ beschäftigt, und Ursula Stiehler, Kulturwissenschaftlerin und Museologin. Nach der vorangegangenen Ausstellung „Mit dem Auto in die Kurstadt – Eine Zeitreise durch Bad Homburger Stadt- und Autogeschichte von 1900 bis 1950“ wird erneut bewiesen, dass die Automobile ganz besondere Artefakte für die museale Präsentation von Alltagsgeschichte(n) sind.

Den Kuratorinnen gebührt der Dank, aber auch vielen privaten Leihgebern, die mit großen wie kleinen Exponaten die Ausstellung unterstützt haben. Eine besondere Leihgabe sind die sechs großformatigen Ölbilder „Auto und Frauen“ der Künstlerin Doris Zeidlewitz.

Dieter Dressel

ERSTE FRAU AM STEUER



Das Glück, das später mein Lebensglück werden sollte, indem es meinem schöpferischen Ringen und Schaffen wie eine zweite Treibfeder gegen hemmende Widerstände immer wieder neue Spannkraft verlieh.

Carl Benz über seine Frau Bertha in seiner Autobiografie „Lebensfahrt eines deutschen Erfinders“, 1925

Bertha Ringer im Alter von 18 Jahren, 1867

Quelle: Daimler AG



Zeichnung des Patent-Motorwagens Modell III, anlässlich eines Berichts über die neue Erfindung von Carl Benz. Aus: Illustrierte Zeitung, September 1888. Mit diesem fuhr Bertha Benz von Mannheim nach Pforzheim.

Quelle: Daimler AG

Bertha Benz hätte ein weitaus angenehmeres, gut bürgerliches Leben ohne finanzielle Sorgen führen können, wenn sie sich nicht in Carl verliebt hätte. Aber sie entschied sich für den jungen Ingenieur mit den verrückt erscheinenden Ideen, und das bewusst.

Bertha war schon früh klar, dass ihr Verlobter mit einer Festanstellung todunglücklich gewesen wäre. Daher überredete sie ihren Vater, die Mitgift von 4.244 Goldmark, eine damals beträchtliche Summe, schon vor der Hochzeit am 20. Juli 1872 auszubezahlen. Damit konnte Carl eine Werkstatt in Mannheim gründen, um Motoren und vor allem seinen pferdelosen Wagen zu entwickeln.

Es folgten 20 Jahre mit großen finanziellen Problemen. Aber Bertha Benz glaubte unbeirrbar an die Vision ihres Mannes vom Motorwagen. Sie stand stets dem anfangs glücklosen

Erfinder zur Seite, auch als der Gerichtsvollzieher 1877 alle Maschinen aus der Werkstatt pfändete. Das geschah eine Woche vor der Geburt des dritten Kindes. Im Januar 1886 meldete Carl Benz seinen Motorwagen zum Patent an. Doch die Vermarktung verzögerte der Perfektionist. Er sah seine Konstruktion als nicht genügend ausgereift an.

Da nahm Bertha Benz an einem frühen Augustmorgen im Jahre 1888 das Steuer im wahrsten Sinne des Wortes selbst in die Hand und fuhr heimlich mit den beiden ältesten Söhnen in ihre Geburts- und Heimatstadt Pforzheim. Die Pannen bewältigte Bertha Benz notgedrungen mit außergewöhnlichem Werkzeug, etwa mit einer Hutnadel und einem Strumpfband. Benzin, damals noch Ligroin genannt, besorgte sie in der Apotheke.

ANTRIEBSKRAFT DES ERSTEN AUTOS



Am 3. Mai 1849 erhielten wir leider wieder ein Mädchen.

Eintrag in der Familienbibel der Familie Ringer

Bertha Benz, um 1890

Quelle: Daimler AG



Bertha Benz mit ihren Kindern Thilde (geb. 1882), Clara (geb. 1877), Eugen (geb. 1873) und Richard (geb. 1874), um 1883. Tochter Ellen kam erst 1890 auf die Welt. • Quelle: Daimler AG

Als drittes Kind von insgesamt neun Kindern wurde Bertha Cäcilie Ringer 1849 in Pforzheim geboren. Ihr Vater führte ein gut gehendes Zimmerei-Unternehmen, das der gutbürgerlichen Familie einen bescheidenen Wohlstand ermöglichte.

Deshalb konnte Bertha wie ihre Schwestern auch die Höhere Töcherschule besuchen. Das war in der damaligen Zeit nicht üblich. Mit dieser Bildung, aber auch mit ihrem Temperament und ihrer Willenskraft beeindruckte sie Carl Benz, der seine Frau stets als kompetente Gesprächspartnerin und auch als Beraterin in technischen Fragen schätzte. Die beiden verbrachten viele Abende gemeinsam in der Werkstatt. Dort wickelte

sie auf ihrer Nähmaschine die Zündspulen für die neuen Motoren ihres Mannes auf. Die Kleider der Kinder musste sie dann mit der Hand ausbessern.

Rund 60 Jahre, bis zu seinem Tod im Jahre 1929, stand Bertha Benz unbeirrt an der Seite ihres Mannes Carl Benz. In der Öffentlichkeit blieb sie bescheiden im Hintergrund, innerhalb der Familie allerdings hatte sie das Sagen. Ohne sie wäre der Name Benz in der Automobilgeschichte vermutlich nur eine Randnotiz.

EHEFRAU EINES MECHANIKUS



Sophie Opel war Prokuristin, Haupterin und hatte als Patriarchin das letzte Wort in allen Entscheidungen. • Quelle: Opel Archiv

Am Montagfrüh begann ihr Tagewerk mit der Ausgabe von Werkzeugen und endete am Sonntagabend mit ersten Ermahnungen an die Lehrbuben.

Aus: Bruno Schaumburg, Männer aus eigener Kraft, 1938

Sophie Scheller entpuppte sich nach ihrer Heirat 1868 mit Adam Opel als tüchtige Geschäftsfrau. Ihr Einsatz für die Firma stärkte die Entwicklung des Rüsselsheimer Opel-Werks von der 1862 gegründeten kleinen Werkstatt zum industriellen Großunternehmen, das Nähmaschinen und Fahrräder bis hin zum Auto herstellte.

Bemerkenswert ist, dass Adam Opel seine Frau 1879 als Prokuristin eintragen ließ. Nach dem Tode von Adam Opel 1895 übernahm Sophie Opel die Werksleitung und lenkte mit der Unterstützung ihrer Söhne die Geschicke der Firma. Anfangs war Sophie Opel gegen die Pläne ihrer Söhne, in den Automobilbau einzusteigen. 1899 begann in Rüsselsheim die Fertigung des Patent-Motorwagens System Friedrich Lutzmann, später eine Kooperation mit dem französischen Hersteller Darracq. 1909 erschien die erste komplette Eigenentwicklung. Das war der 4/8 PS. 1911 fielen zahlreiche Nähmaschinen und Fahrräder einem Großfeuer zum Opfer. Nur die Anlage zum Kraftwagenbau und 600 Wagen blieben erhalten.

Gegen den Willen der Chefin gab die Firma Opel die Herstellung von Nähmaschinen auf, die auf dem Absatzmarkt von den Fahrrädern überholt wurden, und investierte in den Bau von Kraftwagen, Motorpflügen und Flugmotoren. Sophie Opel erlebte noch den Wiederaufbau des Werks, das feierliche 50-jährige Firmenjubiläum und das erste Flugzeug auf dem Griesheimer Sand. Sie starb 1913 im Alter von 73 Jahren.



Sophie Opels Dienstwagen, 1907. Frau Opel führte Buch und kontrollierte Lohnabrechnungen. Sie rügte, wenn Maschinen nicht richtig gereinigt waren. Dafür musste der Arbeiter 5 Pfennig Strafe zahlen. • Quelle: Opel Archiv



Inspektion: Sophie Opel auf dem Firmengelände. Nach dem Großfeuer 1911 wurden neue Hallen für die Herstellung neuer Produkte gebaut. • Quelle: Opel Archiv



Werbeplakat für Opel Motorwagen, 1903
Quelle: Stadt- und Industriemuseum Rüsselsheim

RENNFAHRERIN NUR MIT ERLAUBNIS



Camille du Gast, 1890 • Quelle: Wikipedia

Sie hat niemanden umgefahren, auch keinen Hund und kein Huhn, nicht einmal einen Vogel.

Die französische Frauenzeitschrift Fémina über Camille du Gast beim Autorennen Paris-Berlin, 1901

Das Leben ist zu langweilig für Frauen, sagte Camille du Gast. Sie war die erste Frau, die sich mit Erfolg an den frühen Autorennen beteiligte.

Schon früh widersetzte sich die intelligente und abenteuerlustige Adlige. So gehörten neben Singen und Klavierspielen auch Fechten, Schießen, Reiten und Skifahren zu ihren Hobbys. 1895 stellte sie gemeinsam mit ihrem Mann, dem Unternehmer Jules Crespin, einen Höhenrekord im Ballonfahren (3.000 m) auf. Nach dem Tod ihres Mannes 1896 zog sich du Gast mit ihrer kleinen Tochter jedoch nicht zurück, sondern genoss ihre Unabhängigkeit. Ihre Abenteuerlust, wie die Reise mit dem Pferd durch Marokko, erregte in der Pariser Gesellschaft sowohl Bewunderung als auch Ablehnung.

Der 1895 gegründete Automobile Club de France nahm sie 1904 als erste Frau offiziell auf. Die Teilnahme an Rennen verbot man ihr jedoch mit dem Argument, Frauen seien zu nervös zum Autofahren. Außerdem brächten sie zu viel Aufregung unter die männlichen Fahrer. Die gleiche Ablehnung hatte Camille du Gast erfahren, als sie 1902 am Rennen von New York nach San Francisco teilnehmen wollte. Sie verlagerte ihr Hobby auf Motorbootrennen und ausgedehnte Reisen.

Später engagierte sie sich politisch, u.a. als Vizepräsidentin der französischen Liga für Frauenrechte, und im Tierschutz. 1929 wurde im Pariser District Menilmontant eine Straße nach ihr benannt.



Camille du Gast machte sich zwischen 1901 und 1903 vor allem bei Langstreckenrennen einen Namen. Bei der Fahrt Paris-Berlin 1901 über 1.196 km startete sie auf einem Panhard 20hp als letzte von 122 Fahrern und wurde nach grandioser Aufholjagd 33ste.
Quelle: Coll. Jules Beau / Wikipedia



1903 auf Benz-Parsifal Rennwagen 60 PS mit Benz-Ingenieur Marius Barbaroux
Quelle: Daimler AG

SCHNELLSTE FRAU DER WELT



Dorothy Levitt, Her favourite photograph, um 1908

Aus: Dorothy Levitt: The Woman and the Car, London 1909 • Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann

Eine der erfolgreichsten Pionierinnen war Dorothy Levitt (1882-1922). Sie wuchs in gutbürgerlichen Verhältnissen in London auf. Ihr Vater, ein Juwelier und Teehändler, beschloss erst 1900, den Familiennamen von Levi in Levitt zu ändern.

1902 begann Levitt als Sekretärin bei der Napier Car Company und wurde bald die persönliche Assistentin des Geschäftsmanns und Napier-Werksfahrers Selwyn Edge. Er war es auch, der sie zum Motorsport brachte. Als erste Frau gewann sie im Oktober 1903 auf einem Gladiator 12hp ein Autorennen, die Southport Speed Trials, und schockte damit das gesamte Pu-

blikum. Zwei Jahre später setzte sie mit 128 km/h erstmals als schnellste Frau der Welt einen Rekord, den sie drei Jahre später mit 146 km/h brach. Trotz ihrer Erfolge und Bekanntheit durfte sie als Frau 1907 nicht auf der neueröffneten Brooklands-Rennstrecke starten. In Deutschland wurde die Britin durch den 14. Platz (von 161 gestarteten Fahrern) bei der Herkomer-Konkurrenz 1907 bekannt.

Bei ihren Autofahrten trug sie meist einen ihrer eigens für die Rennen selbst entworfenen blauen Staubmäntel. Levitt arbeitete auch als Fahrlehrerin. Ihre Schülerinnen waren u. a. Köni-

*A beautiful secretary
with long legs and eyes like
pools ...*

Napier-Rennfahrer Selwyn Francis
Edge, über seine Sekretärin

*Beat a great many professi-
onal drivers – drove at rate
of 77.75 mph in Daily Mail
Cup.*

Dorothy Levitt über ihren ersten
Weltrekord 1905 als schnellste Frau
der Welt

gin Alexandra, die Gattin von Eduard VII., und die royalen Prinzessinnen. Außerdem war sie als Journalistin tätig.

1909 erschien ihr Buch „The Woman and the Car: A Chatty Little Handbook for All Women Who Motor or Who Want to Motor“. Mehrmals wurde ein Reprint veröffentlicht, zuletzt 2010 als Taschenbuch. Aus unbekanntem Gründen zog sie sich ab 1910 zurück. 1922 starb sie an einer Morphin-Vergiftung.

Beim Zündkerzenwechsel

Aus: Dorothy Levitt:
The Woman and the Car,
London 1909

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann



**Dorothy Levitt im Napier 26 hp
auf der Brooklands-Rennstrecke,
1908**

Quelle: Motormuseum Beaulieu

ELEGANT UND SPORTLICH



Camille du Gast mit Hosenrock, Postkarte, 1905
Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann

Zum Automobil oder vielmehr zur Automobilfahrt gehört unbedingt die richtige, sportmäßige Bekleidung. Gewiss, eine langsame Spazierfahrt im Automobil, ein Weg durch die Straßen der Stadt, kann auch in gewöhnlicher Kleidung gemacht werden, obgleich die Fahrer dann ein etwas verschärftes Tempo gleich unangenehm empfinden werden.

Aus: Automobil-Welt, 1904

„Dass die Haarfrisur und der Teint der Fahrerinnen unter dem scharfen Wind leiden, ist natürlich, und es ist keiner Dame angenehm, mit zerzaustem Haar und geröteter Nasenspitze am Ziel anzukommen. So muß also wohl oder übel Mantel, Haupthülle und Brille oder Brille oder Maske angelegt werden.“

Vor über 100 Jahren gehörten Reiten, Tennis, Golf, Boccia und das Fahrradfahren zum Freizeitsport für Damen der gehobenen Gesellschaft. Gespielt und gefahren wurde im Kleiderrock mit Bluse, die zu einem fast unverzichtbaren Kleidungsstück wurde. Ein Novum war der Hosenrock, der in vielfacher Form kreiert wurde. Er erwies sich bald als ideal für sportliche Tätigkeiten, sei es bein- oder knielang. Sogar das geschnürte Korsett für die schmale Taille konnte darunter getragen werden. Dass dieses aufgegeben wurde, ist vor allem der Reformbewegung zu verdanken. Sie beeinflusste und veränderte Kleidermode.

Aber auch das Automobil hat ein Stückweit zu Kleiderreformen beigetragen. Für Autofahrten im Wagen wurden weit fallende Schutzmäntel aus leichten und festen Stoffen kreiert. Eine schlichte Jacke oder ein Paletot über einem langen Rock zu



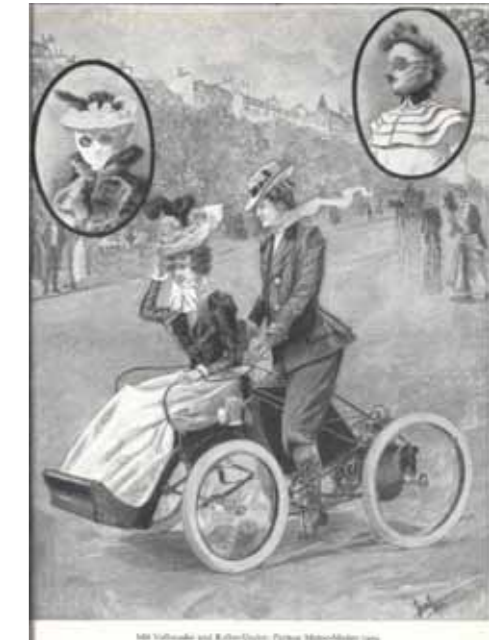
tragen, galt als schick und passend für Ausfahrten im offenen Wagen. Ein breites, langes Tuch aus Seide oder Baumwolle ergänzte die Autokleidung und war bald unentbehrlich. Es wurde über kleine Sporthüte aus Stroh und Filz oder über große elegante Hüte gebunden, um das Gesicht vor Staub, Sonne und Fliegen zu schützen.



You auto be with me, Postkarte, um 1906
Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

Mode für Autofahrten im offenen Wagen

Aus: La Vie au Grand Air, Paris, 1904
Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann



Mit Vollmaske und Roller-Urahn,

Pariser Motor-Moden 1904
Aus: Automobil-Welt, 1904
Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

DIE DAME AM STEUER ...



Who will sit beside the driver? Postkarte, USA, um 1910 • Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann

Die tapfere und besonnene Frau am Steuer, die da zeigt, dass sie etwas kann und nicht selten zeigt, daß sie mehr kann als viele Männer, flößt uns jene Höflichkeit und Hochachtung vor dem Weibe ein, deren wir oft infolge schlechter Erziehung ermangeln. Selbst dem Ungebildeten dürfte es zum Bewußtsein kommen, dass das rücksichtslose Benehmen und der zügellose Ton, mit denen man noch vielfach sporttreibenden Frauen begegnet, etwas Unwürdiges sind.

Ernst Altkirch: Die Dame am Steuer

Aus: Allgemeine Automobil-Zeitung, Nr. 23, 1913

Eine Dame am Volant ist selten zu sehen: In dieser Beziehung rangiert gleich nach Frankreich das sportliebende England. In den illustrierten Fachblättern Englands sieht man auf Abbildungen sehr häufig Automobilen, die von Damen gesteuert werden. Deutschland ist in puncto der den Automobilsport ausübenden Damen ebensowenig ‚fortgeschritten‘ wie Oesterreich, und hier und dort ist die Zahl der Automobil-Ladies noch recht gering. Aber was nicht ist, kann noch werden.

Aus: Allgemeine Automobil-Zeitung, Dezember 1902



Zum Frauenfortschritt – Im Zeichen des Automobils

Postkarte, Berlin, um 1905

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann

Es ist gewiss eine höchst sonderbare Erscheinung, dass alle modernen Vehikel erst dann wirklich populär werden, wenn Frauen beginnen sich ihrer zu bedienen. Liegt das nun daran, daß die Frau mehr in das sportliche Leben eingreift oder tritt umgekehrt der Mann vom Sport zurück, um ihn nach und nach ganz der Frau zu überlassen?

Hans Forsten: Automobilismus. Aus: Der Motorwagen, 1900

Das Selbstlenken eines Automobils in der freien Natur macht mir unbeschreiblich Vergnügen, das sich nicht wohl mit einem anderen Sport vergleichen läßt. Wenn die Maschine so ganz jedem noch so kleinen Verschieben des Gashebels folgt und der Wagen in die Ebene gleitet und in schönem Tempo die Berge nimmt, so läßt dies ein so prickelndes, wohliges Gefühl aus, daß ich einer jeden Dame empfehlen kann, den Automobilsport auszuüben.

Aus: Allgemeine Automobil-Zeitung, 1913



Mein Benz !! Postkarte, 1913

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann



Speed Limit, Künstlerpostkarte, um 1915

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann

Aus jeder Dame kann eine gute Automobilistin werden.

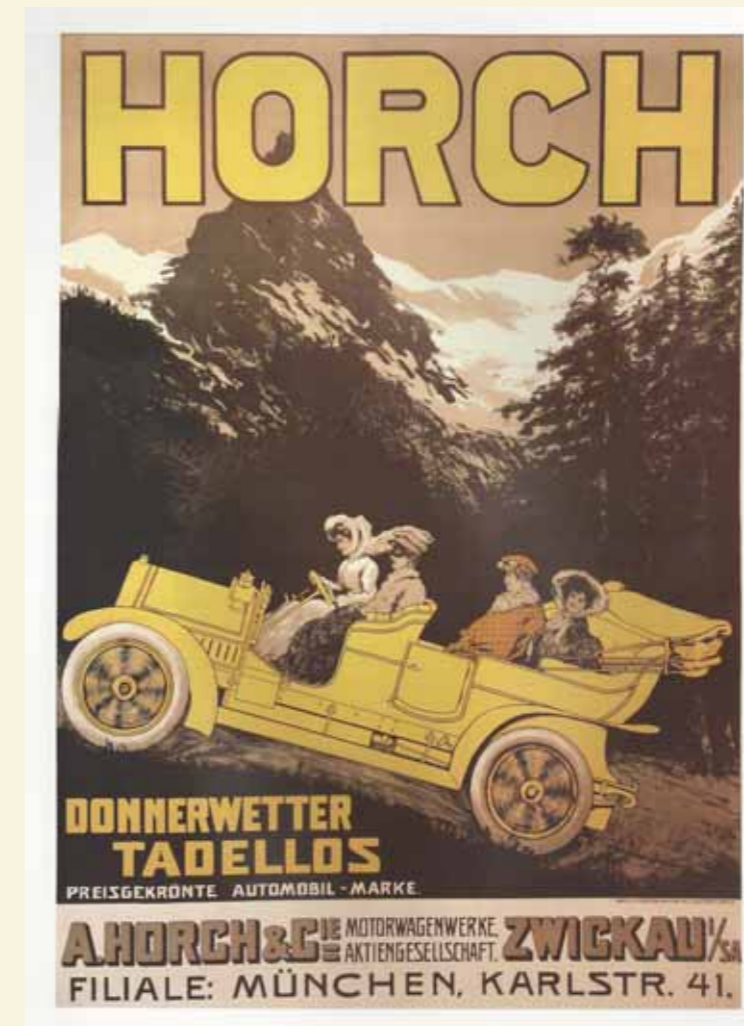
Aus: Allgemeine Automobil-Zeitung, Dezember 1902



Wir brauchen keinen Mann mehr

Anzeige aus: Motor, 1913

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe



Werbeplakat, um 1906

Quelle: Horch Museum Zwickau



„... Das Chassis von wem du willst, aber die Karrosserie nur von Kellner!“

Anzeige aus: Motor, 1925

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann



Titelblatt von „Motor“, Oktober 1929

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

DIE SCHNELLE BUGATTI-PILOTIN



Elisabeth Junek, um 1927 • Quelle: Bugatti Automobiles S.A.S.

Die Tschechin Elisabeth Junek war eine exzellente Rennfahrerin. Mit ihrem 1. Platz beim Prager Bergrennen 1926 errang erstmals eine Frau den Gesamtsieg eines internationalen Wettbewerbs.

Im Alter von 16 Jahren lernte Eliška während ihrer Banklehre in Olmütz ihren späteren Mann Vinzenz (Cenek) Junek kennen, den Chef der Bank. Schon vor ihrer Heirat 1922 teilten beide die Leidenschaft für Bugatti-Wagen. Vinzenz Junek wurde schnell zum anerkannten Rennfahrer. Ab 1924 übernahm auch seine Frau das Steuer. Zeitweise besaß das Ehepaar drei Bugattis und heimste bei Berg- und Rundstreckenrennen mehrere Siege ein. Beim Großen Preis von Deutschland 1927 auf dem gerade kurz zuvor eröffneten Nürburgring, einem kräftezehrenden 18-Runden-Rennen, sicherte sich Elisabeth Junek den Klassensieg. Ihre überragende Leistung vollbrachte sie bei der

Emilio Materassi, Gewinner der Targa Florio 1927, kniff ihr sanft in die Oberarmmuskeln und sagte: ‚Damit werden Sie hier nicht viel anfangen können‘. Schlagfertig tippte sich Eliška an die Schläfe und sagte: ‚Aber damit, mit dem Kopf, schon‘.

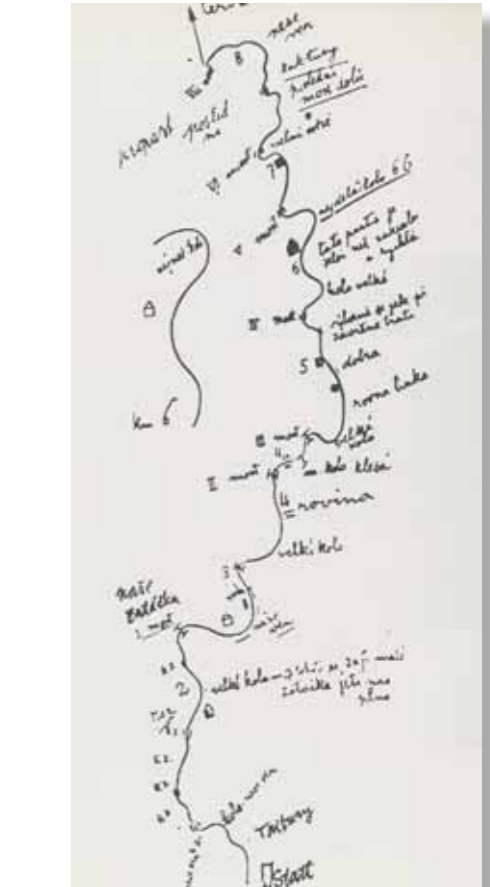
Aus: Eckhard Schimpf/Julius Kruta, Bugatti. Die Renngeschichte von 1920 bis 1939, 2006

Targa Florio auf Sizilien im Mai 1928. Wochenlang hatte sie sich vorbereitet, und die Schotterpisten-Strecke fast auswendig gelernt. Nachdem sie in der zweiten Runde noch geführt hatte, warfen sie ein Wasserpumpen- sowie ein Reifenschaden zurück. Als fünfte kam sie ins Ziel – nur neun Minuten nach dem Erstplatzierten.

Zwei Monate später verunglückte Vinzenz Junek am Nürburgring tödlich. Seine Frau beendete sofort ihre Rennkarriere und blieb der Autobranche dennoch treu. Sie arbeitete als Rennorganisatorin, als Botschafterin für Bugatti und nach dem Zweiten Weltkrieg für die Reifenindustrie. Dabei halfen ihre Sprachkenntnisse. Sie beherrschte neben Tschechisch und Deutsch auch Französisch, Englisch, Italienisch und Spanisch. Die Kontakte zur Bugatti-Szene und den Rennfahrerkollegen hat sie bis zu ihrem Tode 1994 gehalten.



Targa Florio, 1928. Auf dieses Rennen hatte Elisabeth Junek sich sechs Wochen lang auf der Strecke vorbereitet. • Quelle: Bugatti Automobiles S.A.S.



Elisabeth Juneks Skizze eines Streckenabschnittes

Aus: Elisabeth Junek, Bugatti – mein Leben, 1990

Targa Florio 1928, Elisabeth Junek und Graf Vincenzo Florio während einer Verschnaufpause beim Training

Quelle: Bugatti Automobiles S.A.S.

DIE ERSTE WERKSAHNERIN VON MERCEDES-BENZ



Ernes Merck in Abendgarderobe, ca. 1926 • Quelle: Daimler AG

Was Frau Merck zur Erreichung dieser außerordentlichen Erfolge besonders prädestinierte, ist die bewundernswerte Energie und die bei einer Dame auffallende Intelligenz für die Behandlung einer Maschine.

Aus: Darmstädter Tagblatt, 5. September 1926

Rennfahrerinnen zwischen den beiden Weltkriegen waren eine zunehmende Konkurrenz für männliche Kollegen und Ehemänner. Die Gattin des Darmstädter Pharmafabrikanten Wilhelm Merck war eine davon, und Ernes Merck zeigte nicht nur ihrem Mann immer wieder die Rücklichter. Dabei hatte er seiner Frau 1921 das Autofahren beigebracht.

Geboren 1898 im pommerschen Stolp, entstammte Ernesta Wera Rogalla von Bieberstein einem uralten ostpreußischen Adelsgeschlecht. Ihr Vater war ab 1903 Offizier im Darmstädter Dragonerregiment. Er brachte seinem einzigen Kind das Reiten und Schießen bei. Die kunstsinnige Mutter dagegen nahm die Tochter mit ins Theater und zur Oper.

Kurz vor Kriegsende 1918 heiratete die 20-Jährige Wilhelm Merck. 1920 kam der erste Sohn auf die Welt. Ein Jahr später machte Ernes Merck ihren Führerschein. Fortan übte sie auf verschiedenen Fahrzeugen, unter anderem auf Wanderer, Opel, Adler und Steiger. Mit ihrem Benz 6/18 PS mit einem 45 PS-



Mit ihrem Bulldogge-Rüden, der „sich als Miteigentümer des Wagens vorkommt und tief beleidigt ist, wenn er nicht neben dem Führersitz Platz nehmen darf“. • Quelle: Daimler AG

Motor holte sie sich erste Erfolge, so 1923 den 2. Preis beim Krähbergrennen im Odenwald.

Bald fuhr sie allein zu Motorsport-Veranstaltungen, inzwischen mit einem Kompressor-befeuerten Mercedes 6/25/38 PS, während sich ihr Mann Wilhelm um die Firma in Darmstadt kümmerte. Die zierliche Frau mit dem modischen Bubi-Kopf stand unter ihren Herrenfahrer-Kollegen bald im Mittelpunkt und machte mit ihren Erfolgen auch in der Presse Furore.

Dagegen verloren die Journalisten kein einziges Wort über ihre Mutterrolle. Die Geburt ihres zweiten Sohns Peter, für den die Daimler-Benz AG offiziell die Patenschaft übernahm, in ihrem erfolgreichsten Motorsport-Jahr 1927, fand keinerlei Erwähnung.

Gewinnerin des Batschari-Preises beim Autoturnier Baden-Baden im Mercedes 6/25/40 PS, Sport-Zweisitzer, 1924

Quelle: Daimler AG



Ernes Merck mit ihrem Mercedes-Benz 2-Ltr. Cabriolet, mit dem sie auch an Schönheitskonkurrenzen teilnahm, 1927

Quelle: Daimler AG



DIE FRAU IN ROT



Ich muss gestehen, dass ich mit etwas Zweifeln ob des nicht leicht zu fahrenden Wagens zum Rennen fuhr

Ernes Merck über ihren schönsten Sporterfolg beim Klausenrennen 1927 mit dem Mercedes-Benz Typ S. • Aus: Motor, Oktober 1927

Kartellfahrt des AvD: Ernes Merck und Willy Walb mit der Startnummer 46 beim Start in Stettin am 23. Juni 1927

Quelle: Daimler AG

Soweit es möglich war, nahm das Ehepaar Merck gemeinsam an Rennen teil. Mit Werksrennfahrer Willy Walb bildeten sie 1926/1927 ein Werksteam von Mercedes-Benz und gewannen den Fabrik-Teampreis bei der Süddeutschen Tourenfahrt 1926, sowie 1927 den Klub-Team-Preis bei der Kartellfahrt des AvD. Bei diesem Rennen fuhr Ernes Merck als eine von nur vier strafpunktfreien Siegern durchs Ziel, während ihr Mann zwei Strafpunkte kassierte.

An rund 25 Rennen hat Ernes Merck im Laufe ihrer Motorsport-Karriere teilgenommen, 1927 war ihr erfolgreichstes und letztes Jahr. Beim Klausenrennen 1927 holte sie hinter Rudolf

Caracciola den zweiten, beim internationalen Rennen am folgenden Tag den dritten Platz. Für die 21,5 Kilometer brauchte sie 19 Minuten und 32 Sekunden und war damit eineinhalb Minuten schneller als ihr Mann. Nach dem Klausenrennen starteten die Mercks nochmals am Krähberg, und Ernes gewann den Damenpreis.

„Ich hoffe, mich im Jahre 1928 wieder mehr an Rennen zu beteiligen,“ äußerte sie sich im Oktober. Einen Monat später schied die 29-Jährige aus dem Leben, nachdem sie noch kurz zuvor bei Daimler-Benz in Untertürkheim Gespräche über zukünftige Einsätze als Werksfahrerin geführt hatte.



Der letzte Sieg: Ernes Merck am Ziel beim Krähbergrennen, 1927 • Quelle: Daimler AG



Kartellfahrt des AvD 1927: Das siegreiche Trio Ernes Merck, Willy Walb und Wilhelm Merck am Mercedes-Benz Typ 12/55-PS Tourenwagen

Quelle: Daimler AG



Maybach-Werbeanzeige
Aus: Motor, 1921
Quelle: Rolls-Royce Power Systems AG



Hanomag Kommißbrot 2/10 PS, Limousine
Werbeanzeige, 1925
Quelle: Horst-Dieter Görg

DIE UNERMÜDLICHE SPORTDAME



Liliane Roehrs, um 1927 • Quelle: Horst-Dieter Görg

Auch die beteiligten Damen zeigten bemerkenswerte Ergebnisse. Liane Röhrs hielt sich durch einen überlegenen errungenen Sieg in der 1500er Klasse schadlos, in der sie mit ihrem Adlerwagen dem starken Geschlecht den Rücken zeigte.

Feldbergrennen im Taunus
Aus: Weser-Zeitung, 17.10.1927



Liliane Roehrs im Hanomag 2/10 PS in der Serienausführung, 1928 • Quelle: Horst-Dieter Görg

Liliane Roehrs, 1900 als Tochter einer Hoteliersfamilie in Paris geboren, zeigte Mitte der 1920er, dass sich auch mit dem ersten in Serie gefertigten Kleinwagen, dem als Kommissbrot bekannten Hanomag 2/10 PS, erfolgreich Rennen und Rallyes bestreiten ließen.

Die Frau des Hannoveraner Hanomag- und Adler-Vertreters Bobby Roehrs demonstrierte bei vielen Fahren die Leistungsfähigkeit der Produkte, die ihr Mann verkaufte. Später war sie auch erfolgreich auf einem BMW 315/1-Sportwagen unterwegs, so bei der bei der Internationalen Alpenfahrt 1934.

Schon früh trat Liliane Roehrs dem Deutschen Damen-Automobil-Club (DDAC) bei und gründete die Ortsgruppe Hannover.



Mitglieder des DDAC bei der Werksbesichtigung von Hanomag in Hannover, um 1927
Quelle: Horst-Dieter Görg

Nach 1934, als der DDAC nur noch als „Deutscher Damen Club von 1926“ ohne sportliche Betätigung fortbestehen durfte, übernahm sie ab 1936 den Vorsitz und hielt in Hannover einen harten Kern von zehn Damen zusammen. Auf Ihr Betreiben wurde der DDAC am 24. März 1949 in Hannover offiziell neu gegründet.

Die Damen wählten Liliane Roehrs erneut zur Präsidentin – ein Amt, das sie bis 1973 ausübte. Bis 1970 organisierte sie insgesamt 19 Deutsche Damen Rallyes, dann übernahmen die Landesclubs die Organisation der jährlichen DDAC-Rallyes.



Liliane Roehrs im 3/15 PS Kommissbrot mit Korbbelegung über dem Kühler
Quelle: Horst-Dieter Görg



Liliane Roehrs gehörte auch zu der Hanomag-Quadrille, die 1929 mit den Autos einen Reigen vorführte. • Quelle: Horst-Dieter Görg

DER AMAZONENSTAAT



Die ersten Sieben: von links Frl. Irma Bosselmann/Schatzmeisterin, Frau Else de la Roi/Beisitzerin, Frl. Dorothea v. Wedel/Vizepräsidentin, Frau Dir. Reichstei/ Beisitzerin, Frau Erna Richter/Schriftführerin, Frau Dir. Käthe Kruege/ Sportwart, Freifrau Lucy-Elisabeth von Linsingen/Präsidentin • Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

Die Idee des Clublebens war der deutschen Frau im Allgemeinen noch recht neues Land. Aber stärker als alle Einwendungen war unser fester Wille, in intensiver Arbeit die gesteckten Ziele und Aufgaben zu erreichen und unseren Club zu einem Sammelpunkt der deutschen Selbstfahrerinnen zu machen, ihre automobilsportlichen Interessen zu pflegen und zu fördern und ein festes Band schönster Kameradschaftlichkeit, beseelt von frohem frischen Sportgeist zu knüpfen.

„Amazonenstaat“ titelte die Frankfurter Zeitung anlässlich der Gründung des DDAC im Mai 1926

Der älteste Automobilclub, der Automobile de France (ACF), wurde 1895 als privater Herren-Club gegründet. Berühmtes Mitglied war die Rennfahrerin Camille du Gast. In Großbritannien erfolgte 1903 die Gründung des Ladies' Automobile Club, 1908 gehörten ihm 394 Frauen an. Aber in den deutschen Automobil-Clubs wurden Frauen als vollwertige Mitglieder vorerst nicht akzeptiert.

Die Automobilistinnen wurden daher selbst aktiv. Am 18. Mai 1926 unterschrieben sieben honorige Frauen das Gründungsprotokoll des Deutschen Damen-Automobil-Club e.V. Zur ersten Präsidentin wählten die Damen Freifrau Lucy-Elisabeth von Linsingen. 1929 bis zur vorübergehenden Auflösung 1933

stand die engagierte Politikerin und Reichstagsabgeordnete Kathinka von Kardorff-Oheimb, DDAC-Mitglied der ersten Stunde, an der Spitze des Clubs. Ebenfalls zu den ersten Mitgliedern gehörte die Kunstfliegerin Elly Beinhorn. Ihre Weltrumrundung im Alleinflug im Jahr 1931 war spektakulär.

Die Sommermonate der sportlichen Autofahrerinnen waren bald gefüllt mit Terminen für Turnierfahrten, Zuverlässigkeitsfahrten und Geschicklichkeitswettbewerbe. Gefordert waren Mut und Ausdauer, Konzentration und Schnelligkeit. Dabei wurde technisches Wissen vorausgesetzt.

Für Amüsement sorgten ganz gewiss die Ballonschiessverfolgungsfahrten, aber auch die Clubabende. Nach Berlin gründeten die Damen weitere Gruppen in den Städten Königsberg, Dresden, Leipzig, Stettin und Hannover. Heute sind noch rund 350 Damen im DDAC aktiv.



Reigenvorführung beim Baden-Badener Automobilturnier, Fotopostkarte

Quelle: Horst-Dieter Görg



Jutta von Reichstein, die Tochter des Brennabor-Fabrikanten, mit ihrem Geburtstagsgeschenk: Brennabor, Typ AK

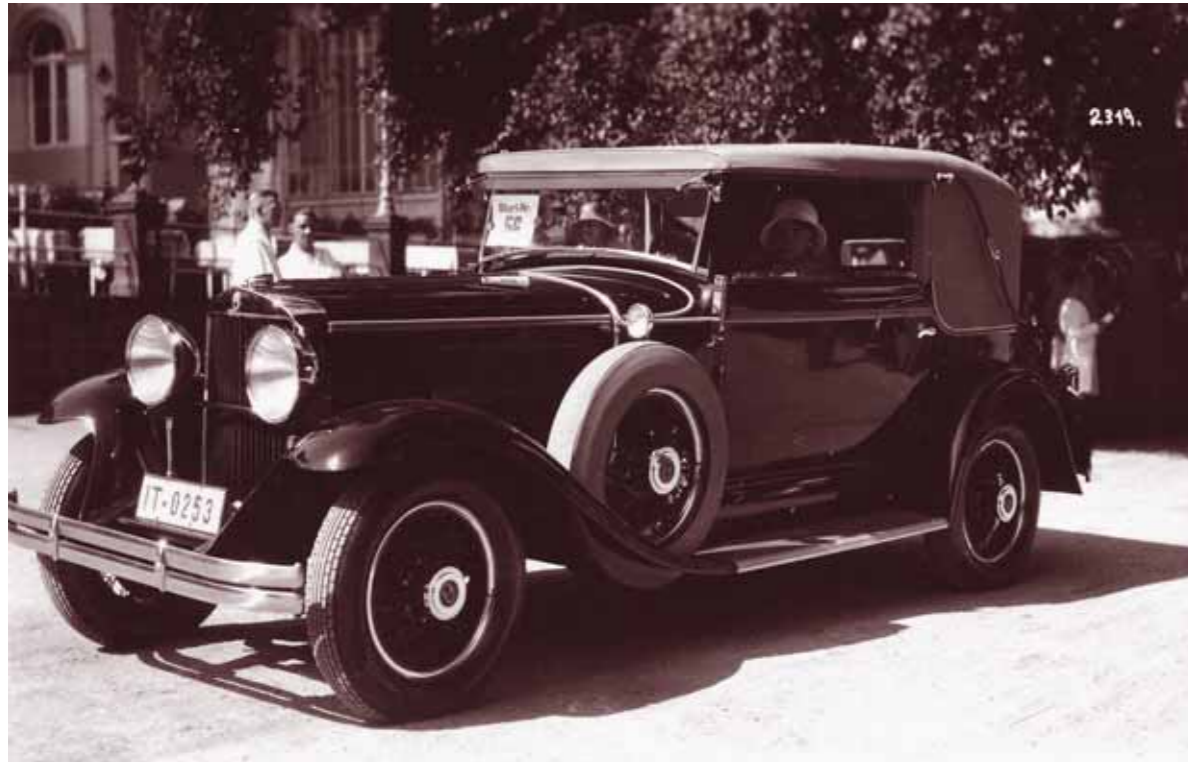
Aus: Westermanns Monatshefte, 72, 1928 • Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann



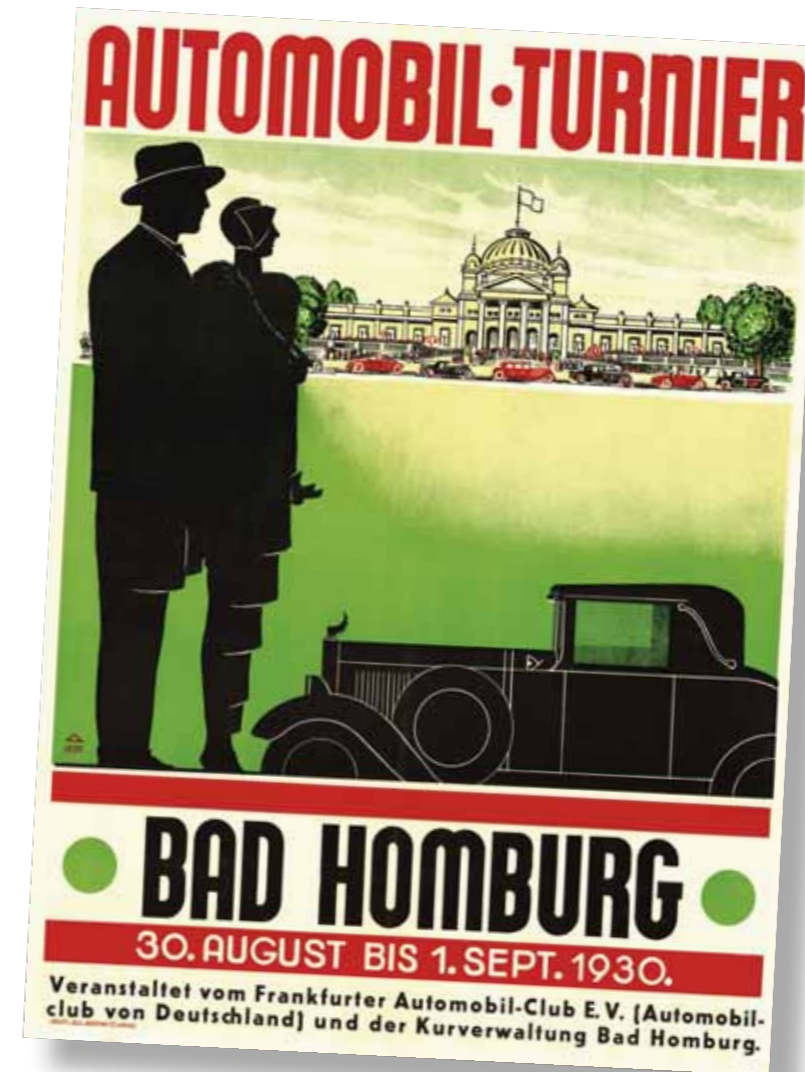
Gründungsembleme des Deutschen Damen-Automobil-Clubs (DDAC), Medaille

Quelle: Horst-Dieter Görg

DER ERFOLG DER FRAUEN IM AUTOMOBILSPORT



Geschicklichkeitsprüfung Große Wagenklasse, Homburger Automobil-Turnier: erster Gewinn für die Startnummer 56 – Else Dressel auf Graham-Paige Cabriolet IT-0253, Frankfurt a.M.
Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe



Automobil-Turnier Bad Homburg, 30. August bis 1. September 1930
Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

Der Deutsche Damen-Automobil-Club holte sich die meisten Preise beim Homburger Automobil-Turnier. Das muss man sagen: unsere autofahrenden Damen haben verdammt viel dazu gelernt, und wenn Frau von Kardorff-Oheimb damals zum zweifelnden Lächeln der Herren behauptete, dass die Damen wirklich fahren können, im allgemeinen bessere Leistungen zeigen als die Herren, so haben die wundervollen Homburger Turniertage recht gegeben. Wohin man auch in der Siegerliste sieht, überall stehen die Damen an erster Stelle und auch auf anderen

Plätzen sind sie mit Sonderleistungen zu finden. In der Schönheitskonkurrenz ist es eigentlich selbstverständlich, dass die Damen an der Spitze marschieren. Zur Geschicklichkeits-Konkurrenz wurden überhaupt nur Damen zugelassen. Hier holten sich nach Überwindung zum Teil sehr schwerer Hindernisse in der kleinen Klasse Frl. Glöckler, in der großen Klasse Frau Dressel, Frau Lange-Allmers und Frl. Raucke die Preise.

Aus: „Der Erfolg der Frauen im Automobilsport“, 1930
Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe



1. Preis Automobil-Turnier Bad Homburg, 1930, Geschicklichkeits-Prüfung, Gewinnerin Else Dressel
Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

BUBIKOPF MIT ELEGANZ



Kartellfahrt des AvD 1927: Ernes Merck, Edwina von Thüna, Louise Porsche (v.l.)

Quelle: Daimler AG

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Damenmode jugendlich. Traditionen, Konventionen und Standesattribute des 19. Jahrhunderts verloren an Bedeutung. Zumindest bei der Damenmode begann die formale Gleichberechtigung gegenüber dem Mann.

Sie veränderte sich schneller als die Herrenmode und folgte verstärkt demokratischen Idealen. Das Hemdkleid der arbeitenden Frauen wurde zum Vorbild für die Mode der Goldenen Zwanziger Jahre. Lange Kleidung, Röcke mit Volants und Spitze wurden aufgegeben, das Korsett verbannt und die Haare kurz geschnitten. Aus farbenprächtigen Stoffen wurden mit einfachen Schnitten Kleider geschneidert, die ein hei-



**... mein bester Freund – denn er lässt mich nicht im Stich!
Anzeige für NAG-PROTOS 16/60 PS-6 Zyl.**

Aus: Motor, 1928

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

teres, beschwingtes und elegantes Erscheinungsbild schufen. Zu den kurzen Kleidern passten schlichte und leichte Hüte. Zuerst kam der Topfhut, ein unbedingtes Accessoire zum beliebten knabenhaften Stil.

Später folgten wieder Hüte mit breitem Rand und die Kleider wurden wieder länger. Beliebt im Automobilsport jedoch war die Ballonmütze. Sie ist eine Variante der Baskenmütze, die in den Gebirgstälern des französischen Baskenlandes ihren Ursprung hat.

Die junge Mode der 1920er Jahre machte die Baskenmütze, die einst flach getragen wurde, zu einer äußerst beliebten sportlichen Damenkopfbedeckung bis heute.



Freifrau Lucy-Elisabeth von Linsingen, 1. Präsidentin des DDAC, vor einem Brennabor-Wagen, um 1928

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

DIE ERSTE AUTO-WELTREISENDE



Clärenore Stinnes bei ihrer Weltreise, 1928

Quelle: Ausstellung Fräulein Stinnes fährt um die Welt/Alexander Fischbach, Björn Söderström

1927 startete Clärenore Stinnes mit einem Kameramann und zwei Mechanikern als erste Frau überhaupt eine abenteuerliche Weltumrundung.

Bis dahin hatte die Industriellentochter bereits erfolgreich an Autorennen teilgenommen. Zu Beginn fuhr sie Dinos- und AGA-Wagen. Beide Automobilfirmen gehörten ihrem Vater Hugo Stinnes, dem damals reichsten Mann Europas. Nach dessen Tod 1924 gingen die Firmen in Konkurs, der Konzern wurde zerschlagen. So wählte Clärenore Stinnes einen Adler Standard 6 für die große Reise. Ein Jahr lang hatte sie diese vorbereitet, Sponsorengelder eingetrieben, politische Kontakte geknüpft und Passierscheine besorgt.

Die Tour brachte Mensch wie Maschine an ihre Grenzen. Un-erträglich waren Hitze, sibirische Kälte, hohe Berge, tiefe

Schluchten, Sandstürme, Überfälle, Krankheiten und Motorschaden. Die Mechaniker gaben bereits in Russland auf, aber Clärenore Stinnes und Kameramann Carl-Axel Söderström nicht. Nach zwei Jahren und 46.758 gefahrenen Kilometer kehrten die beiden mit Unmengen an Notizen und einem einzigartigem Film- und Fotomaterial nach Deutschland zurück. In Berlin wurden sie am 24. Juni 1929 auf der Avus begrüßt und gefeiert.

1929 erschien ihr Buch „Im Auto durch zwei Welten“. Ab 1931 wurde der einstündige Film mit großem Erfolg in den deutschen Kinos gezeigt. 1930 heiratete Clärenore Carl-Axel Söderström und zog mit ihm nach Schweden. 2009, 19 Jahre nach ihrem Tod, kam sie wieder ins Kino und zwar mit dem Dokumentarspielfilm „Fräulein Stinnes fährt um die Welt“.

Die Waffe trägt Fräulein Stinnes nicht in der Revolvertasche: ihre Waffe ist die Resoluthet, die ihr aus den Augen blickt.

Erich Czech, Ich heiße Stinnes und fahre im Auto um die Erde. Aus: Die Stunde, 1927



Werbung für Mobiloil 600.

Aus: Motor und Sport, 1930, Heft 38.

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe



Ankunft in Berlin am 24. Juni 1929

Quelle: Ausstellung Fräulein Stinnes fährt um die Welt/Alexander Fischbach, Björn Söderström



Familie Stinnes um 1923: (v.l.n.r.) Edmund, Ernst, Mutter Cläre, Clärenore, Else, Otto, Vater Hugo, Hugo jr., und Hilde

Quelle: Ullstein Bild, Nr. 00110387

DIE MOTORRADKÖNIGIN DER 1920ER



... Zweifellos! Besonders für den Charakter. Es erzieht die Frau zur Selbstständigkeit.

Hanni Köhler in einem Interview 1927 auf die Frage, ob Motorradfahren für Frauen schädlich sei.

Männlich-ruhige Sachlichkeit spricht aus ihrem Wesen, das trotzdem nicht viel mit dem Typ ‚vermännlichte‘ Frau gemein hat.

Lotte Zielesch: Hanni Köhler – eine unserer erfolgreichsten Motorradfahrerinnen. Aus: Motor und Sport, Heft 47/1927

Im jungen Alter von 16 Jahren bestritt Hanni Köhler, die kurz zuvor in einen Motorradclub eingetreten war, mit der Wanderfahrt quer durch Brandenburg 1923 ihr erstes Rennen. Im folgenden Jahr forcierte die sportbegeisterte Berlinerin ihre Motorsport-Karriere.

So kam sie bei der Nachtfahrt von Leipzig nach Frankfurt als einzige in ihrer Klasse ans Ziel. Großes Aufsehen erregte sie 1926, als sie als erste Frau an einem Rennen auf der 1921 eröffneten Berliner Rennstrecke Avus teilnahm. Von der Presse zur Motorradkönigin gekürt wurde sie 1927. Auf der Opel-Bahn erzielte sie beim 24h-Rennen auf ihrem 119ccm-Stock-Motorrad mit Kardanantrieb zehn offiziell anerkannte Weltrekorde in der 125ccm-Klasse und das bei strömendem Regen. Zu dieser Zeit führte Hanni Köhler bereits ein Verkaufsgeschäft für Motorräder, wo sie bis zur Weltwirtschaftskrise 1929 bis zu 20 Leute beschäftigte.

Mit ihrer Ardie-Maschine absolvierte Hanni Köhler 1931 eine Asien-Expedition. • Quelle: Bundesarchiv, Bild Nr. 102-1416



Hanni Köhler-v. Skal, Zigaretten-Sammelbild „Moderne Schönheitsgalerie“ von Kurmark, 1934

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann

Zusammen mit dem Schriftsteller Max Ryschka startete sie Anfang 1931 auf einer Ardie-Maschine zu einer neun Monate dauernden Expeditions-Fahrt durch Asien und hielt anschließend Vorträge über die Tour.

Durch ihre Heirat mit Freiherrn Ottokar von Skal und Gross-Ellguth 1933 wurde sie Gutsherrin in Niederschlesien. Im Zweiten Weltkrieg wurde sie von dort vertrieben und wanderte Mitte der 1950er mit Mann und zwei Kindern nach Alaska aus.



Hanni Köhler mit einer Dunelt auf der Berliner Avus, ca. 1926

Aus: Internationales Automobilarchiv/Archiv Verlag, um 1999

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann



Beim Frühjahrsrennen auf der Avus 1926: Hanni Köhler auf DKW zwischen Sieger Hans Sprung und Wolf Hirth

Avus. Aus: Motor, Juli, 1926

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe



Titelblatt „Motor und Sport“, Juni 1929

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe



Titelblatt „Motor und Sport“, Februar 1930

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

SPORTLERIN UND UNTERNEHMERIN



Der IvO, (Irmgard von Opel-Club), 1929 auf der Fahrt zur Weltausstellung in Barcelona, hier noch in Frankreich (von rechts): August Euler, Irmgard von Opel, Anton Tambosi, Georg von Opel, Begleitfahrzeug 12/50 PS Limousine (Modell 90) • Quelle: Opel Archiv

Heinrich von Opels jüngste Tochter Irmgard, 1907 in Rüsselsheim geboren, galt als beste Spring- und Vielseitigkeitsreiterin ihrer Zeit. 1920 hatte sie auf dem Araberhengst Sherif Effendi ihr erstes Jagdspringen gewonnen. 1934 gewann sie mit ihrem Trakehnerhengst Nanuk als erste Frau das Deutsche Springderby in Hamburg.

Die Enkelin des Firmengründers war auch eine begeisterte Motorradfahrer. Die neuen Motoclub-Modelle, die Opel in einer groß angelegten Werbekampagne vermarktete, brachten die damals 22-jährige Irmgard auf eine Idee. Die Zuverlässigkeit der Maschinen sollte durch eine Testfahrt nach Barcelona zur Weltausstellung unter Beweis gestellt werden.

Im Hotel in Nizza wollten sie uns nicht rein lassen, weil wir so furchtbar aussahen. Dasselbe ist uns dann auch im ‚Ritz‘ in Barcelona passiert. Aber die Hotelmanager haben sich gleich entschuldigt, als das Missverständnis aufgeklärt war und sich unsere Reservierung bestätigt hatte.

Irmgard von Opel, nach: Erinnerung von Anneliese Stark

Aus: Main-Spitze, 17. Juli 2004

Im Juli 1929 führte sie eine Truppe an von sechs Motorrädern, drei Opel-Touren- und zwei Supersport-Maschinen sowie einer BMW und einem begleitenden Auto auf dem Weg nach Spanien. Dabei war ihr Cousin und späterer Ehemann Georg von Opel. Die erfolgreiche Rückkehr aller Teilnehmer mit ihren Maschinen ging durch die Presse. Der Dauerhaltbarkeitstest war bestanden.

Die Weltwirtschaftskrise bereitete der Opel Motoclub jedoch ein frühes Ende. Seit 1928 bewirtschaftete Irmgard von Opel mit Erfolg das Hofgut und Gestüt Westerhaus bei Ingelheim. 1934 erwarb sie das Hofgut Petersau bei Frankenthal. Dort gründete sie mit ihrem Sohn Carlo 1962 die Firma Chio-Chips. Irmgard von Opel starb am 20. Mai 1986 in Ingelheim.



Strafpunktfrei und Sieg: Irmgard von Opel bei ihrer Ankunft in München nach der Süddeutschen Dauerprüfungsfahrt.

Aus: Motor, 1926

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe



Irmgard von Opel beim Hamburger Springderby mit ihrem Pferd Nanuk, 1934

Quelle: Opel Archiv



REBELLISCHE TOCHTER DES LITERATURPREISTRÄGERS

„Gegen uns Frauen war man von Anfang an mißtrauisch gewesen. Worte wie ‚schwaches Geschlecht‘ und ‚10000-km-Fahrt‘ reimte man nur zweifelnd zusammen. Hier galt es also, nicht nur für sich zu streiten und für das Auto, sondern gleich für den Ruf der Damen schlechthin.“

Aus: Erika Mann: Der 10.000. Kilometer – Auch wir Frauen haben's geschafft, Ford im Bild, Heft 7/8, 1932

Erika Mann war die älteste Tochter des Schriftstellers Thomas Mann und enfant terrible der Familie. Sie war eine leidenschaftliche Autofahrerin und Schriftstellerin, die in ihren Texten selbstbewusst und frech die Diskriminierung von Autofahrerinnen anprangerte.

Während im Hause Mann mit einem offenen Buick und einer Horch-Limousine der großbürgerliche Lebensstil gepflegt wurde, fuhr Erika Mann zunächst Opel und ab 1930 Ford. Ihr rasanter Fahrstil brachte ihr regelmäßig Strafzettel ein, was die Journalistin genüsslich in der Glosse „Briefangst des Autlers“ beschrieb. 1930 fuhr sie mit ihrem Bruder Klaus in ihrem Ford nach Nordafrika und zurück. Für diese Tour hatte sie zuvor extra eine Ausbildung als Automonteurin absolviert.

1931 nahm Erika Mann zusammen mit ihrem Freund Ricky Hallgarten an einer von Ford und dem AvD veranstalteten Rallye teil: 10.000 Kilometer quer durch Europa innerhalb von zwei Wochen. Sie erzielten einen der insgesamt acht ersten Plätze.

Erika Mann war Schauspielerin, Kabarettistin, Schriftstellerin und Journalistin. Ihr literarisches Werk umfasst politische Essays, Reportagen, Reiseberichte und Kinderbücher.

Quelle: Münchener Stadtbibliothek/Monacensia EM F 42, München



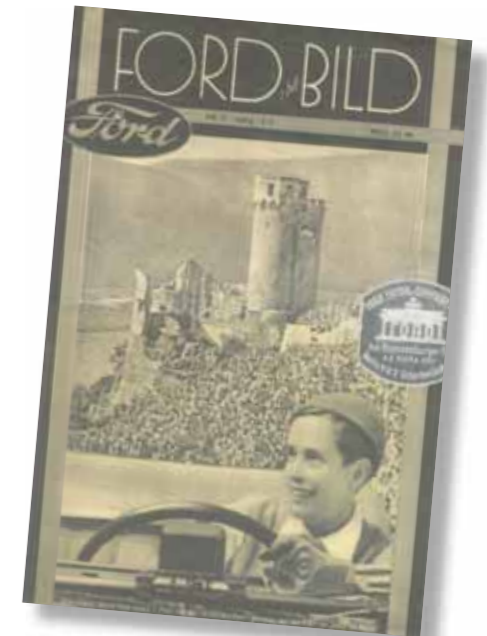
Erika Mann am Steuer: sie hatte zeitlebens ein Faible für den Ford, hier ein Modell A. Bis Mitte der 1960er fuhr sie einen Ford Mustang.

Quelle: Münchener Stadtbibliothek/Monacensia EM F 320, München

Trotz der körperlichen Strapazen und des Schlafmangels hatte sie es während der Rallye geschafft, vier Artikel für die Zeitschrift Tempo telefonisch zu übermitteln.

Auch für „Ford im Bild“ berichtete sie über ihre Fahrten und Abenteuer mit dem Ford quer durch Europa: von unwirtlicher Strecke in der Schweiz, einer strapaziösen Tour bis zum Nordkap und sogar der Teilnahme an einem Marathon-Rennen. Und sie bestätigte: Die Ford-Maschinen liefen „wie die Hasen“.

Reifenpannen, das war alles, was an Reparaturen nötig war. 1933 ging Erika Mann ins Exil in die Schweiz und später nach Amerika. Von 1943 bis 1945 arbeitete sie als Kriegsberichterstatteerin. Nach dem Tod ihres Bruders Klaus 1949 und dem ihres Vaters 1955 verwaltete sie deren Nachlässe.



Für „Ford im Bild“ schrieb Erika Mann über die 10.000-km-Fahrt

Aus: Ford im Bild, Heft 7/8, 1932

Quelle: CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

DIE SPORTSKANONE



Ilse Thouret, um 1933 • Quelle: Nachlass Thouret/Mika Hahn

Ilse Thouret war in den 1930er Jahren Deutschlands beste Motorradrennfahrerin. Das Motorrad war jedoch nicht ihre einzige Leidenschaft. 1908 wurde die elfjährige Ilse Hamburger Turnmeisterin.

Weder ihre Hochzeit 1920 mit dem Kapitän Karl Thouret noch die Geburten ihrer Töchter Anneliese (1920) und Elga (1922) hielten sie von der Teilnahme an Wettbewerben ab. In den Jahren 1920 und 1921 errang sie die deutsche Kanumeisterschaft und wurde 1924 Hamburger Siebenkampfmeisterin. Von 1924 bis 1929 spielte sie in der Internationalen Damen-Hockeymannschaft.

Nach dem Tod ihres Ehemannes 1928 beendete Ilse Thouret ihre aktive Sportkarriere. Nun musste die alleinerziehende Mutter den Unterhalt selbst verdienen. Ihr Vater hatte nach dem Ersten Weltkrieg und der Inflation 1923 sein Vermögen verloren. Ilse Thouret arbeitete von 1930 bis 1943 als Reichstrainerin und Leiterin der gesamten Ausbildung für Damen-Hockey. Auf ihrer schweren 750ccm-Mabeco bereiste die junge Witwe Deutschland auf der Suche nach Talenten.

Durch ihre Motorraderfolge ab 1932 verdiente sie zusätzlich Geld durch Werbung z. B. für Aral und Metzeler Reifen. 1938 debütierte sie als Autorennfahrerin und fuhr in einem Hanomag mit Christel Meinecke die Rallye Balkanique in Griechenland.

Die Tatsache, eine Frau zu sein, war niemals Grund für selbstverständliche Hilfsbereitschaft der Männer. Ich half mir immer zuerst allein und zuallererst den anderen. Eine besondere Bevorzugung lehnte ich immer ab.

Ilse Thouret. Nach: Mika Hahn, Die Faszination des Erfolges. Das Sport-Leben der Ilse Thouret, 2004



Das Thouret-Trio: Elga, Ilse und Anneliese Thouret (von links) 1950 mit Vespa-Hoffmann. Das BR im Kennzeichen stand für Britisch Rheinland.

Quelle: Nachlass Thouret/Mika Hahn

In den 1950ern startete Ilse Thouret mit ihren beiden Töchtern als Thouret-Trio bei Rollerrennen, zuerst für NSU-Lambretta, später mit Hoffmann-Vespa.

Seit dieser Zeit arbeitete sie auch als Motorjournalistin. 1959 legte sie 17.000 Kilometer quer durch Afrika mit einem Geländewagen DKW Munga zurück. 1969 starb sie im Alter von 71 Jahren nach langer Krankheit.



Wenn es die Zeit erlaubte, legte Ilse Thouret kurz vor dem Ziel einen Stopp ein, um ihr Aussehen zu prüfen.

Quelle: Nachlass Thouret/Mika Hahn



DEUTSCHLANDS BESTE MOTORRADFAHRERIN IN DEN 1930ERN

Ich sehne mich danach, den Naturgewalten nahe zu sein, die Entwicklung der Technik unmittelbar zu erleben, den unwahrscheinlichen Rausch der Geschwindigkeit zu genießen, den Wind im Gesicht zu spüren und zu wissen, was es bedeutet, zu siegen und zu verlieren.

Ilse Thourets Antwort auf die Frage, warum sie Rennen fahre. Nach: Mika Hahn, Die Faszination des Erfolges. Das Sport-Leben der Ilse Thouret, 2004

Trotz ihrer Erfolge im Kanusport und Hockey gehörte Ilse Thourets Leidenschaft dem Motorradfahren. Über 100 Pokale, Medaillen und Auszeichnungen sammelte sie in ihrer rund 30jährigen Motorsportkarriere.

Gleich bei ihrem ersten Straßenrennen, dem Rundstreckenrennen in Farmsen 1932, gelang ihr die viertschnellste Trainingszeit. Doch bei der Startaufstellung wurde sie disqualifiziert. Die Begründung des Deutschen Motorsportbundes lautete: Frauen hätten in solchen Rennen nichts verloren. Ilse Thouret wechselte zu Langstrecken- und Geländerennen. Den ersten großen Erfolg fuhr bei sie der DMV-Winterzielfahrt mit über 800 Teilnehmern ein: Nur ganz knapp verfehlte sie mit einem Horex-Gespann den ersten Platz – und das nach 36 Stunden Fahrt über zum Teil vereistes Kopfsteinpflaster.

Ilse Thouret begann auf Mabeco und fuhr ab 1932 auch eine Horex 500ccm.

Quelle: Nachlass Thouret/Mika Hahn

1933 verpflichtete der Zweiradhersteller Puch sie als Werksfahrerin. Zwischen 1934 bis 1939 pilotierte Ilse Thouret eine DKW 250 und wurde dabei von der Auto Union unterstützt. Bei den International Six Days Trail in Wales fuhr sie die schnellste Zeit aller Teilnehmer und errang trotz eines technischen Defektes die Bronzemedaille.

1939 erhielt sie als erste Frau das Goldene Motorsportabzeichen und kurz darauf die Sportmedaille in Silber, die höchste Sportauszeichnung der Stadt Hamburg.



Bei Wettbewerben mussten die Teilnehmer ihre Maschinen selbst reparieren, für Ilse Thouret kein Problem

Quelle: Nachlass Thouret/Mika Hahn



Akrobaten auf drei Rädern: Ilse Thouret mit ihrem 600ccm-DKW-Gespann, 1932

Quelle: Nachlass Thouret/Mika Hahn



DIE FAHRT DURCH DIE HÖLLE

Als moderne Autofahrerin haben Sie sich ein Privileg Ihrer Vorgängerinnen, die statt der Kupplung das Spinnrad bedienten, verwirkt, nämlich in unangenehmen Situationen mit viel Grazie in sanfte Ohnmacht zu fallen.

Aus: Ewy Rosqvist von Korff, Evi Butz:
„Die gute Autofahrerin – das kleine Handbuch für die Dame am Steuer“, 1968

Das schwedische Mercedes-Benz Damen-team Ursula Wirth und Ewy Rosqvist, 1963

Quelle: Daimler AG



Großer Straßenpreis für Tourenwagen in Argentinien vom 25. Oktober bis 4. November 1962 mit über 4.600 Kilometer Streckenlänge. Der Mercedes-Benz 220 SE (W 111) besaß ein weiß lackiertes Dach, um die Sonnenstrahlung besser zu reflektieren und den Innenraum weniger aufheizen lassen.

Quelle: Daimler AG

Mit vier Brüdern wuchs Ewy Jensson im südschwedischen Ystad auf einem Bauernhof auf. Als junge Veterinärassistentin betreute sie weit verstreute Höfe und legte mit einem Mercedes 170 S täglich 150 bis 200 Kilometer auf unwegsamen Straßen zurück. Diese Fahrpraxis sollte sich auszahlen.

In Kontakt mit dem Rallyesport kam sie 1954 durch ihre Heirat mit dem motorsportbegeisterten Ingenieur Ingve Rosqvist. 1956 startete die damals 27-Jährige zu ihrer ersten eigenen Rallye. Bei zahlreichen Rallyes in ganz Europa siegte sie in der Damenwertung. 1959 bis 1961 errang sie den europäischen Damen-Cup sowie 1959 und 1961 den Damenpokal im internationalen Rallye-Sport Coupe des Dames.

1960 gab sie ihren Beruf auf und wurde Werksfahrerin für Volvo. Im Frühjahr 1962 holte Mercedes-Benz die erfolgreiche Rallye-Pilotin zusammen mit ihrer Beifahrerin Ursula Wirth in



In den Jahren 1959 bis 1961 gewann Ewy Rosqvist auf Volvo den europäischen Rallye-Damen-Cup. Volvo Werbeanzeige, 1959

Quelle: Sammlung Uschi Kettenmann

das Werksteam. Bereits die vierte Rallye des Duos wurde zum Glanzpunkt ihrer Karriere. Beim Großen Straßenpreis von Argentinien entschieden Ewy Rosqvist und Ursula Wirth alle sechs Etappen des insgesamt 4.624 Kilometer langen Rennens mit Bestzeit für sich und kamen mit mehr als drei Stunden Vorsprung auf den Rest des Feldes ins Ziel. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit waren 127km/h.

1963 veröffentlichte Ewy Rosqvist ihre Erlebnisse bei dieser härtesten Langstrecken-Rallye in dem Buch „Fahrt durch die Hölle“. Ihre aktive Rallye-Karriere beendete die schwedische Pilotin mit dem dritten Platz beim Großen Straßenpreis von Argentinien 1964 zusammen mit Eva Maria Falk.

Im gleichen Jahr heiratete sie Baron Alexander von Korff-Schmysingk und arbeitete für Mercedes-Benz unter anderem als Museumsführerin. Heute lebt Baronin von Korff-Rosqvist in Stockholm.

ADRENALIN UND WETTKAMPFGEIST KENNEN KEIN GESCHLECHT

Erst 1958 trat in Deutschland das Gleichberechtigungsgesetz in Kraft. Damit wurde das sogenannte Letztentscheidungsrecht ersatzlos gestrichen. Frauen durften nun ohne Erlaubnis ihres Ehemannes den Führerschein machen.

Im gleichen Jahr startete erstmals eine Frau in der Formel 1. Die Neapolitanerin Maria Teresa de Filippis (1926-2016) kam beim Großen Preis von Belgien mit ihrem Maserati auf den zehnten Rang.



Quelle: Nationalarchiv Niederlande (NL-HaNA, ANEFO, Nr. 928-0038)

LELLA LOMBARDI (1941-1992)

Als bislang einzige Frau fuhr sie in die Punkteränge der „Königsklasse“. Sie erzielte auf einem March beim Großen Preis von Spanien 1975 Platz sechs und erhielt 0,5 WM-Punkte.

Im Bild links ist die Italienerin im Gespräch mit ihrem Kollegen Vittorio Brambilla beim Großen Preis der Niederlande 1975.

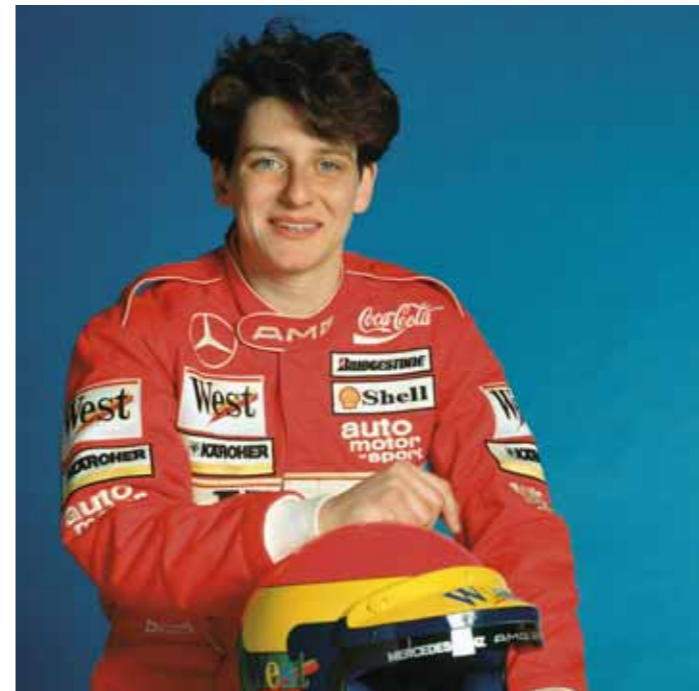


Quelle: Peugeot

MICHÈLE MOUTON (geb. 1951)

Michèle Mouton gelang als erster Frau der Gesamtsieg bei einem Rallye-Weltmeisterschaftslauf, als sie 1981 die Rallye San Remo mit ihrer Beifahrerin Fabrizia Pons auf einem Audi quattro gewann.

1986 gewann die Französin im Peugeot 205 Turbo 16 die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM). Heute ist Michèle Mouton Präsidentin der FIA-Kommission Frauen im Motorsport.



Quelle: Daimler AG

ELLEN LOHR (geb. 1965)

In den 1990er Jahren sorgte Ellen Lohr in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft für Aufsehen.

Als erste Frau gewann die Mercedes-Pilotin 1992 auf dem Hockenheimring ein DTM-Rennen. Später fuhr sie u.a. auch Truck-Rennen.



Quelle: Mitsubishi

JUTTA KLEINSCHMIDT (geb. 1962)

Jutta Kleinschmidt begann ihre Motorsportkarriere auf zwei Rädern. Die studierte Physikerin gewann 1992 auf einer BMW GS die Damenwertung der Rallye Dakar.

Neun Jahre später errang sie bei der legendären Wüstenralley auf Mitsubishi Pajero die Gesamtwertung – als bisher einzige Frau.



Quelle: BMW



Quelle: Daimler AG

SUSIE WOLFF, GEB. STODDART (geb. 1982)

Gruppenbild mit Dame: Von 2006 bis 2012 fuhr Susie Stoddart für Mercedes in der DTM, u.a. mit den Kollegen Ralf Schumacher, Bernd Schneider, Gary Paffett (Aufnahme von 2008).

Zwischen 2012 und 2015 arbeitete die inzwischen verheiratete Britin als Test- und Entwicklungsfahrerin für das Williams-Team in der Formel 1.



Quelle: BMW

KIRSI KAINULAINEN (geb. 1985)

Zusammen mit Pekka Pääväranta errangen Kirsi Kainulainen 2016 auf BMW die Seitenwagen-Weltmeisterschaft.

Dabei siegte die Finnin Ende Juni 2016 als erste Frau bei einem WM-Lauf im Straßenrennsport.

EIN FRAUENAUTO – KLISCHEE ...



DETROIT ELECTRIC

Hier beim Aufladen der Batterie, um 1915. Eine der prominentesten Besitzerinnen eines Detroit Electric war Henry Fords Ehefrau.

Clara Ford fand die Elektroautos leichter zu fahren als das T-Modell ihres Mannes, auch weil das Ankurbeln wegfiel.

Quelle: Wikipedia/Cress-Dale Photo

OPEL LAUBFROSCH

Mit dem Kleinwagen 4/12 PS, wegen seiner grasgrünen Farbe im Volksmund bald liebevoll Laubfrosch genannt, nahm Opel 1924 als erster deutscher Hersteller die Fließbandproduktion auf.

Quelle: Opel AG



DODGE LA FEMME

In Saphierweiß und Heiderosa lackiert, war er eine 143 Dollar teure Sonderausstattung der Custom Royal-Serie. Mit diesem Auto wollte Dodge 1955 die Frauen ködern. Der Wagen besaß rosafarbene Sitze mit Rosenblütendekor.

Dazu passend gab es eine Handtasche mit Schminkset. Ein großer Erfolg war das „Frauenauto“ nicht. Bis Ende 1956 entstanden rund 2500 Fahrzeuge für Her Majesty – the American Woman.

Quelle: FCA (Fiat Chrysler Automobiles)

KARMANN GHIA

1955 kam das zweisitzige Karmann Ghia Coupé auf den Markt. Zwei Jahre später folgte das Cabrio. Die Kombination aus bodenständiger Solidität und erschwinglichem Preis mit italienischer Haute Couture kam besonders bei den weiblichen Käufern an.

In den 1950er und 1960er Jahren war der Karmann Ghia der elegante Kultwagen der erfolgreichen Frau – oder mit einem erfolgreichen Gatten – liierten Frau.

Quelle: VW AG



... ODER WAHRHEIT?



ROMY SCHNEIDER MIT DKW

1957 hatte die Auto Union den DKW 3=6 Typ F93 präsentiert. Nach der Übernahme durch Daimler-Benz warben die beiden Firmen mit den Untertürkheimer Modellen für die Herren und empfahlen die Zweitakter DKW 3=6 und AU 1000 als Zweitwagen für die Ehefrauen.

Quelle: Audi AG

RENAULT FLORIDE

Und ewig lockt das Weib. Roger Vadims Film brachte für die französische Schauspielerin Brigitte Bardot 1956 den internationalen Durchbruch.

Renault warb 1959 erfolgreich mit der schönen Französin mit dem Schmollmund – für die Floride.

Quelle: Renault AG



VW POLO HARLEKIN

Ursprünglich sollte der Polo in Chagallblau, Flashrot, Pistaziengrün und Ginstergelb nur ein Werbegag sein.

Doch die Nachfrage war so groß, dass ab 1995 rund 3500 bis 4000 Stück des Sondermodells entstanden.

Quelle: Volkswagen AG

VOLVO YCC

Die Volvo Konzeptstudie YCC (Your Concept Car) wurde 2004 nur von Frauen entwickelt. Ihr Ziel war, ein Fahrzeug herzustellen, das auf die Bedürfnisse moderner Frauen abgestimmt war.

Wenn man die Erwartungen von Frauen erfüllt, übertrifft man oft die der Männer, lautete damals die Leitthese des neunköpfigen Teams.

Quelle: Volvo AG



DORIS ZEIDLEWITZ



Foto: K. Zeidlewitz

Die bei Darmstadt lebende Künstlerin Doris Zeidlewitz präsentiert sich in der Ausstellung mit sechs großformatigen Ölgemälden in einer für sich eigenen Bildsprache. In ihren Bildwerken möchte die Künstlerin das Gespräch über das Schöne in der Kunst wieder aufnehmen. Die Bildinhalte der Gemälde sind Symbol Vollkommenheit und Schönheit. Doris Zeidlewitz gestaltet ihre Bilder mit großer Leidenschaft und handwerklichem Können.

Ihre Farbsprache und der dynamische Ausdruck ihrer Gemälde verstehen es den Betrachter immer wieder neu zu begeistern. Die Gemälden zeigen in klarer Bildsprache das Unfassbare des Schönen und Erhabenen, nachvollziehbar sowohl in den klassischen Portraits von Bertha Benz, Clärenore Stinnes oder Ernes Merck wie auch in der Eleganz und zeitlosen Schönheit der präsentierten Oldtimer.

Daria Bottero-Heller



Bertha Benz
Öl auf Leinwand, 2016



Ernes Merck
Öl auf Leinwand, 2016



Clärenore Stinnes
Öl auf Leinwand, 2016

AUF DEN SPUREN VON CLÄRENORE STINNES



Heidi Hetzers Besuch in der Ausstellung »Frauen geben Gas«: v.l.n.r.: Heidi Hetzer, Clärenore Stinnes, Dieter Dressel, 2017 • Quelle: Renate Hoyer

Im Juli 2014 begab sich die damals 77-jährige Heidi Hetzer von Berlin aus auf große Fahrt durch rund 60 Länder. Mit ihrem Hudson, Baujahr 1930, genannt „Hudo“, fuhr sie durch Asien, Australien, Neuseeland, Nord- und Südamerika, das südliche Afrika und zurück nach Europa. Sie hatte sich Clärenore Stinnes zum Vorbild genommen, die von 1927 bis 1929 als erste Frau die Welt mit einem Auto umrundete.

Wie Stinnes musste auch Heidi Hetzer mit vielen Widrigkeiten kämpfen. Nicht nur „Hudo“ machte immer wieder Probleme. Sie verlor bei einer Motor-Reparatur eine Fingerkuppe und überstand eine Krebserkrankung. Ihre Autoreise dauerte 960 Tage. Nach insgesamt 84.000 Kilometern wurde sie am

12. März in ihrer Heimatstadt Berlin am Brandenburger Tor von mehreren hundert Fans empfangen.

Heidi Hetzer, 1937 in Berlin geboren, lernte in den 1950ern Kfz-Mechanikerin im Familienbetrieb, dem Opel-Autohaus ihres Vaters, das sie nach dessen Tod im Alter von 31 Jahren übernahm. Unter ihrer Führung entwickelte sich das Unternehmen zu einem der größten Autohäuser Berlins. Bereits 1953 fuhr die Berlinerin ihre erste Rallye. Im Laufe ihrer Motorsport-Karriere hat sie über 150 Preise gewonnen, davon viele mit Oldtimern aus ihrer Sammlung, wie einem Opel Rennwagen 8/30 von 1911 und einem Hispano-Suiza H6 von 1921.

„Ohne Auto bin ich nichts!“

Heidi Hetzer im Interview beim Stopp im CENTRAL GARAGE Automuseum in Bad Homburg am 5. März 2017



Heidi Hetzer's Ankunft am 5. März 2017 auf dem Gelände des CENTRAL GARAGE Automuseums vor der historischen Tankstelle
Quelle: Renate Hoyer





Foto: Rolf Oeser

IMPRESSIONEN AUS DER AUSSTELLUNG



Fotos: Moritz Dressel, Stephan Heimann



Foto: Moritz Dressel, Stephan Heimann



Foto: Moritz Dressel, Stephan Heimann



Foto: Rolf Oeser

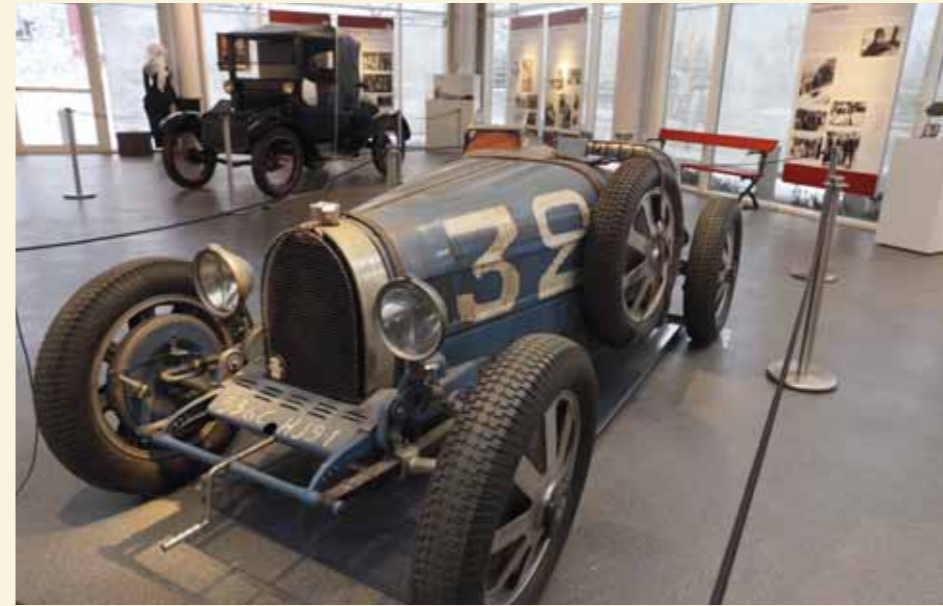


Foto: Rolf Oeser



Fotos: Moritz Dressel, Stephan Heimann



Foto: Rolf Oeser



Foto: Moritz Dressel, Stephan Heimann



Fotos: Moritz Dressel, Stephan Heimann



Foto: Rolf Oeser



Foto: Moritz Dressel, Stephan Heimann



Fotos: Moritz Dressel, Stephan Heimann

IMPRESSUM

„Frauen geben Gas“, Ausstellung im CENTRAL GARAGE Automuseum, Bad Homburg v.d.Höhe

12. Dezember 2016 bis 15. Oktober 2017

KURATORINNEN, KONZEPTION UND TEXTE DER AUSSTELLUNG UND BROSCHÜRE

Uschi Kettenmann und Ursula Stiehler

TRÄGER

Verein der Freunde CENTRAL GARAGE e.V.

GESTALTUNG DER AUSSTELLUNGSTAFELN

Christopher Wahrenberg

GESTALTUNG DER BROSCHÜRE

Mathias Roy

AUSSTELLUNGSFOTOS

Moritz Dressel, Stephan Heimann, Rolf Oeser, K. Zeidlewitz

HERSTELLER BROSCHÜRE

Druckdiscount 24

CENTRAL-GARAGE Automuseum • BAD HOMBURG v. d. H.

Niederstedter Weg 5 • 61348 Bad-Homburg v.d.Höhe

Öffnungszeiten: Mittwoch bis Sonntag 12.00 bis 16.30 Uhr, an Feiertagen geschlossen

Der Eintritt ist frei, um eine Spende wird gebeten.

Telefon: 06172-597-6057 • E-Mail: info@central-garage.de • Internet: www.central-garage.de



10 JAHRE
CENTRAL
GARAGE
AUTOMUSEUM

UNSERE AUSSTELLUNGEN IM RÜCKBLICK:

- 2007** Kaiserpreis 1907
Horex – Motorräder aus Bad Homburg v.d.Höhe
- 2008** Die Adlerwerke in Frankfurt am Main – Fahrräder, Motorräder, Autos und Schreibmaschinen
DKW – Zwei-Takt-Autos
- 2009** TVR – Vom Grantura zum Sagaris. Eine englische Sportwagen-Legende
- 2009** Porsche – Konstruktionen von Ferdinand Porsche und die Produktpalette aus Zuffenhausen
- 2010/2011** Klein- und Kleinstwagen der 1950er und 1960er Jahre – Vespa und Motorroller
- 2011** Tatra – Autobau aus Böhmen, Lizenzprodukte
- 2012** 150 Jahre Opel: Nähmaschinen, Fahrräder, Motorräder, PKW
- 2013/2014** Die Entwicklung von Renn- und Sportwagen
- 2014/2015** 100 Jahre Aston Martin
- 2015/2016** Mit dem Auto in die Kurstadt – Eine Zeitreise durch Bad Homburger Autogeschichte von 1900 bis 1950
- 2016/2017** Frauen geben Gas – Mutige Frauen mit Benzin im Blut!





info@central-garage.de • www.central-garage.de

Öffnungszeiten Museum: Mittwoch bis Sonntag 12.00 bis 16.30 Uhr, an Feiertagen geschlossen, Eintritt frei.

Der Verein „Freunde der CENTRAL GARAGE e.V.“ ist Träger der Ausstellung.