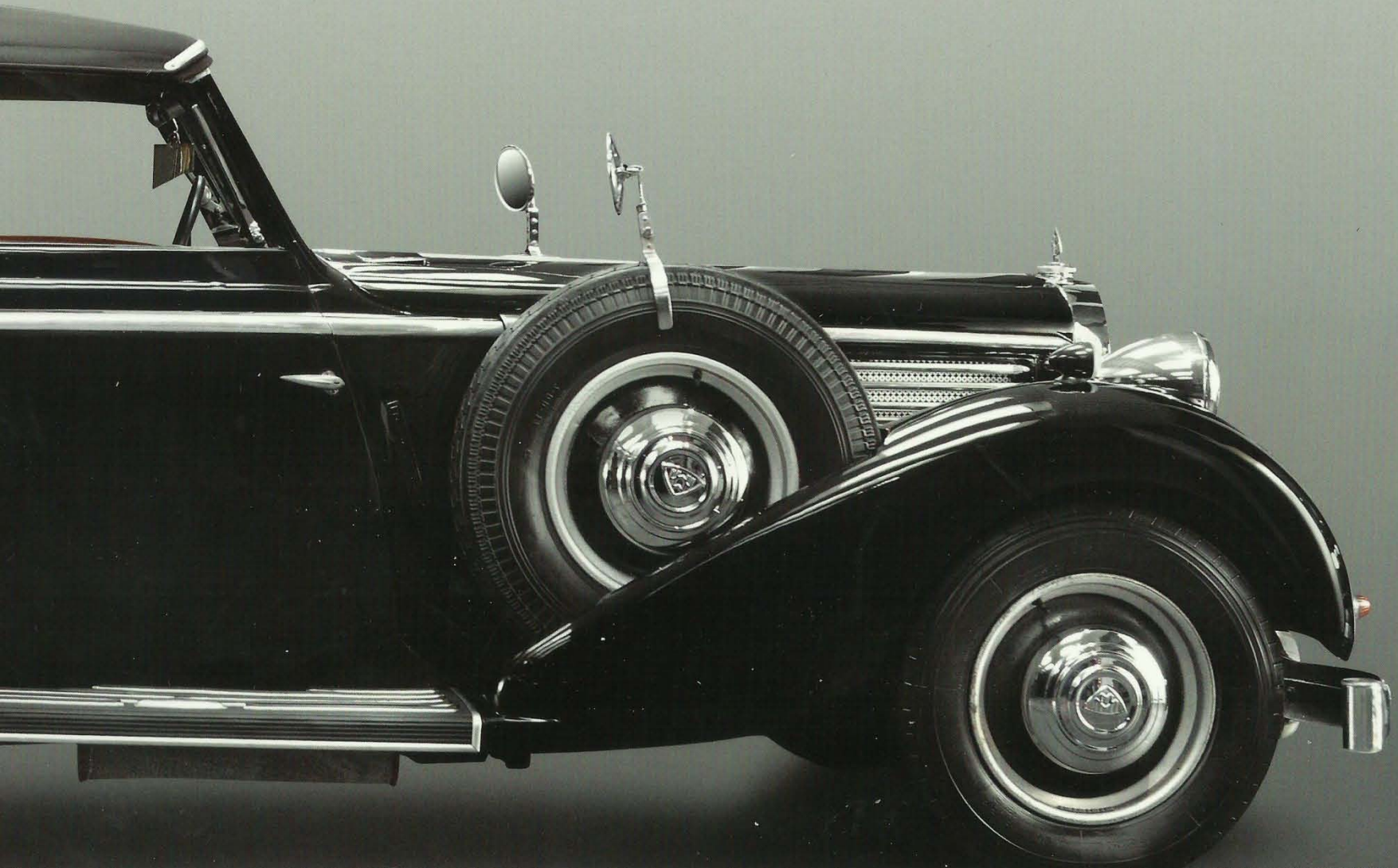


Neumarkt i.d.Oberpfalz



MUSEUM FÜR HISTORISCHE MAYBACH-FAHRZEUGE
Anna und Dr. Helmut Hofmann



Das Museum für historische Maybach-Fahrzeuge präsentiert die weltweit einmalige Ausstellung über die Geschichte und die Produkte von Karl und Wilhelm Maybach. Exponate auf rund 2.500 qm Ausstellungsfläche erzählen die Geschichte des Maybach-Motorenbaus, seiner Fahrzeuge, seiner Motoren und Getriebe.

Maybach-Fahrzeuge zählen zu den Preziosen in der über hundertjährigen Geschichte des Automobils. In den 20er- und 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts waren sie die schönsten, größten und wertvollsten Luxusautos, die auch technisch eine absolute Spitzenstellung einnahmen. Von 1921 bis 1941 wurden ca. 1.800 Maybach-Autos gebaut, von denen heute noch weltweit rund 160 existieren.

Erleben Sie in der chronologisch gegliederten Ausstellung 18 bis 20 historische Maybach-Fahrzeuge in den verschiedensten Zuständen: vom zersägten Scheunenfund bis hin zum Concours-Klassiker. Historische Motoren, Getriebe und Achsen runden die Ausstellung ebenso ab wie interessante Schautafeln, Modelle und Kurzfilme. Zudem lassen Informationen zu einigen Maybach-Automobilen und deren prominente Erstbesitzer Geschichte lebendig werden.



Photos mit Erlaubnis des Museums



Rarität aus der Sowietunion / Russland

Herzlich Willkommen im



MUSEUM FÜR HISTORISCHE
MAYBACH-FAHRZEUGE



Kriegsbeute, DS 8 Zepplin, Spohn,
als Autobus herunterwirtschaftet.
Mit Fremdteilen „am Leben erhalten“.
Original Kennzeichen... 8 L, 2x 6 Zyl. , 200 PS, im Betrieb bis 1991 !



Baujahr 1934, Maybach DSH (rot)

Zur Geschichte:

Seit 1929 baute der Maybach-Motorenbau als erster und auch einziger deutscher Automobilbauer den 12-Zylinder Wagen Typ-Zeppelin, der damals ein Vermögen kostete und von dem bis Kriegsbeginn deshalb auch nur rund 300 Exemplare gebaut wurden.

Um auch weniger betuchten Kunden einen Wagen mit dem gleichen Fahrgestell zu ermöglichen, bot Maybach statt des 12-ylindrigen Zeppelinmotors DS (=Doppelsechs) einen sechszylindrigen Motor DSH (=Doppelsechshalbe) an, der entsprechend günstiger war und mit 130 PS aber auch weniger Leistung hatte als die großen Brüder.

Rein äußerlich war der Typ DSH vom Typ Zeppelin nur dadurch zu unterscheiden, dass die Kühlerfigur statt der „12“ eine Kugel zierte und er nur einen Auspuff hatte und nicht wie der Zeppelin zwei.

Insgesamt haben weltweit nur drei Maybach DSH überlebt.

Dieser DSH kam nach dem Krieg zur Freiwilligen Feuerwehr nach Gladenbach, wovon noch der rote Anstrich zeugt.

Mitte der 1960er Jahre kaufte ein Sammler aus dem Taubertal den DSH von der Feuerwehr aus Gladenbach und fuhr damit auf eigener Achse nach Hause, obwohl nur noch zwei Gänge funktionierten.

Anschließend stand der DSH über 50 Jahre in einem Bauernhof, ohne nochmals einen einzigen Meter bewegt zu werden.

Dies bewahrte ihn aber auch vor Verschrottung

Durch einen glücklichen Zufall kam der DSH im Jahre 2017 in unser Museum, wo er sich interessierten Besuchern stolz zeigen kann.

An seinem Lebenslauf kann man die jeweilige Höhe seiner Wertschätzung gut ablesen.

Erstbesitzer:

Lebensmittelgroßhandlung Koch und Mann, Wuppertal

Pullman-Limousine mit Rolldach

Baujahr 1934, Radstand 373cm,

6-Zylinder Motor, 5,2 l Hubraum, 130 PS,

Karosserie Spohn, Ravensburg



Karl Maybach (zweiter von rechts) vor einem Maybach-Wagen Typ W 3 mit Aluminiumkarosserie des Luftschiffbau Zeppelin.





**„Klasse statt Masse“,
sagte Maybach gerne**

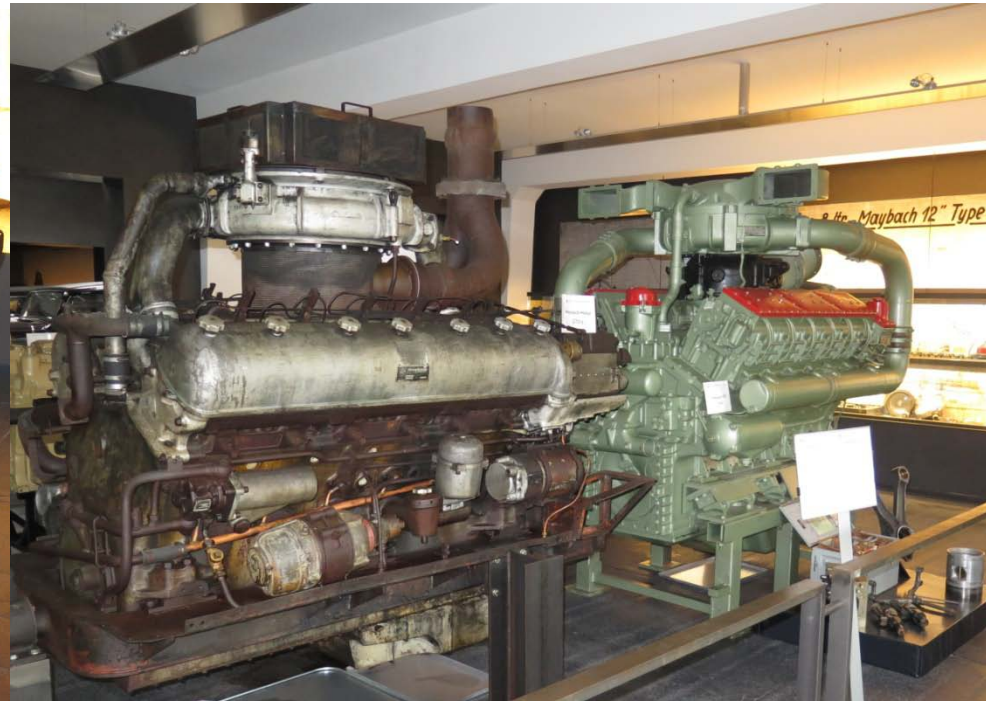




1938 Pullman-Karosserie 1938, 1950 umgebaut vom Spohn, Typ SW 38/42, Motor HL 42



Perfekte Dokumentation „vorher und heute“



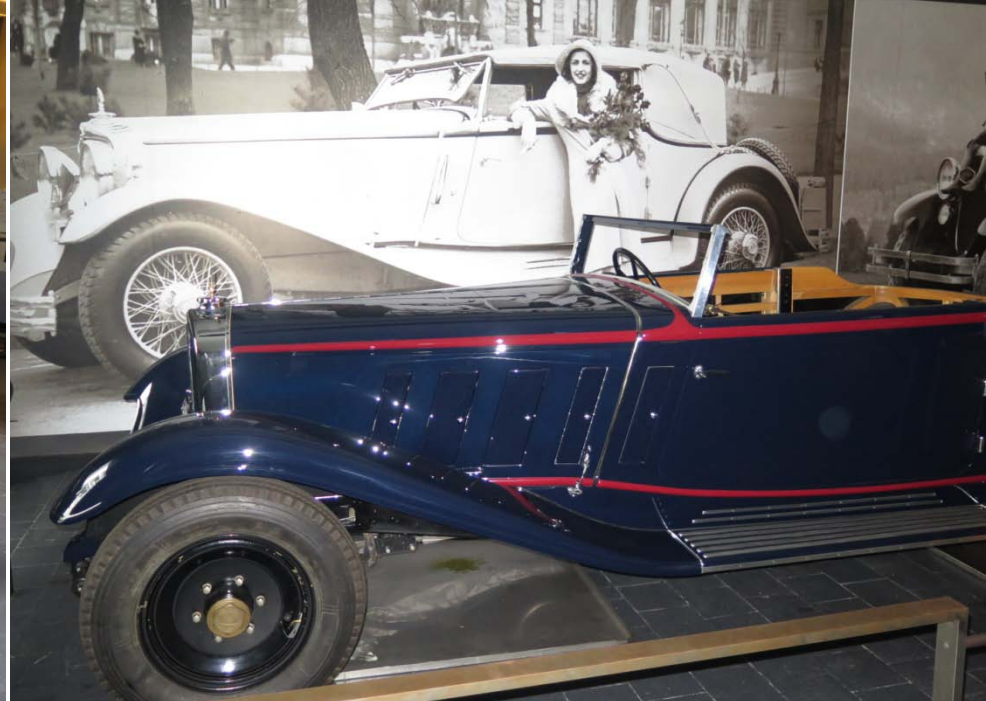
DS = Doppel sechs, für Bahn und Schiff

**...üppige Instrumentierung, edle Materialien,
teure und exklusive Werbegeschenke
hielten die betuchte Kundschaft bei der Stange**





1938 SW 38
„Schwarzer Prinz“



mannshohe
Limo und Cabi



Expresswerke A.-G. 1918-1958

Seit 21. Januar 1918 firmierte die Aktiengesellschaft unter dem Namen „Expresswerke A.-G. in Neumarkt i. d. Opf. bei Nürnberg“. Bis 1930 beschränkte sich die Produktion ausschließlich auf den Fahrradbau, wobei stets betont wurde, nur „Qualitätsfahräder und keine Massenwaren“ herzustellen.



Herrenrad mit Ballonbereifung
Express-Modell 18
um 1930



Express-Modell SL 99
um 1932



Express-Moped
Radexi III 1956

rad besaß einen aus Pressstahl gefertigten Rahmen, den die Express-Werke von der Firma Hecker in Nürnberg bezogen, und einen Motor der Pinneberger Firma „Ilo“ mit 98 ccm Hubraum. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 sollen in Neumarkt etwa 150.000 Leichtmotorräder hergestellt worden sein. Zu dieser Zeit beschäftigten die Express-Werke 173 männliche und 27 weibliche Arbeitskräfte sowie 39 Angestellte.

Für die Unternehmenspolitik der Express-Werke war die Entscheidung, einen eigenen Motor zu konstruieren, von großer Bedeutung. Die Firma scheute weder Kosten noch Mühe, um Unabhängigkeit von ihrem Hauptzulieferer, dem Schweinfurter Motorenhersteller „Fichtel & Sachs“ zu erlangen, ja sogar in Konkurrenz zu ihm zu treten. Parallel dazu bereitete die Firma 1952 den Bau eines Mopeds vor, das unter dem Namen „Radexi“ auf den Markt kam.

Unmittelbar vor und während des Krieges produzierten die Express-Werke die bereits im Ersten Weltkrieg erprobten Militärklappräder. Wie viele andere Neumarkter Firmen, so wurde die Express A.G. schließlich vollständig als Rüstungsbetrieb genutzt. Ab Januar 1943 durften keine Fahrräder mehr hergestellt werden,

Die Mopedproduktion, deren Kernstück der neue Express-Motor war, lief anfangs sogar so gut, dass man die Auftragsflut kaum bewältigen konnte. Hier war es möglich, Absatzprobleme im Bereich der schweren Motorräder auszugleichen. Als bedeutender betriebswirtschaftlicher



Umfassende Ausstellung einer heute kaum noch bekannten Marke

