

d. kleine Lemgoer Auto Museum

TEXT: THINBOMAN

Det är en imponerande syn som möter oss när vi kliver in i den stora hallen. Rakt fram står en hel rad 356:or. Cabbar och coupeér både med delade framrutor och böjda dito. Lite längre bort står 7-8 stycken 911:or. Här finns en 914-6 i toppskick, en 550 Spyder och precis innanför dörren till höger står ett av museets största dragplåster: en Porsche 718 RSK!

1500
SUPER

356
1952



INTE LÅNGT FRÅN Tysklands mest tätbefolkade område, Ruhrområdet, ligger den lilla idyllen Lemgo. I centrum gapar affärslokaler, byggda under någon av byns senaste glansdagar, tomma. Mellan de gamla husen viner en kylig vind. Samhället är litet och pittoreskt med gamla husfasader i korsvirkeskonstruktion och en medeltida kyrka med vackert klockspel. Säkert ett trevligt resmål för den som gillar 1700-tals arkitektur, men det är inte därför vi är här.

Lemgo ruvar även på en annan liten skatt. Strax utanför stadskärnans anrika husfasader ligger nämligen ”d. kleine Lemgoer Auto Museum”. Oansenligt beläget i en relativt nybyggd plåtlada omgärdad av ett vackert ängslandskap återfinns denna bilutställning som innehåller några riktiga rariteter.

Vi anländer till Lemgo strax efter nio på kvällen och checkar in på ett hotell beläget på en stenbelagd liten gata mitt i stan. Efter att snabbt ha bytt om beger vi oss ut i den tyska sensommarnatten för att träffa Dr Klaus Otto Räker. Efter rekommendation av Dr Räker beger vi oss till en närbelägen italiensk restaurang.

– Jag kommer ner dit så kan vi talas vid lite säger han efter att vi fått vägbeskrivningen.

Vi, det vill säga jag, redaktionens allt i allo och regerande go-kartmästare John, kommer först till restaurangen och hinner få varsin öl innan Klaus dyker upp. Iförd täckjacka och träningsoverallbyxor spatserar han in i lokalen, tar sikte på kyparen men hejdar sig mitt i steget när han får syn på oss.

– Mr Boman? Frågar han på tyskbruten engelska.

– Nice to finally meet you svarar jag och presenterar mig själv och min kollega.

– Jag drog på mig de här paltorna efter tennisen och orkade helt enkelt inte byta om igen, det är ok va? ursäktar sig doktorn och sätter sig ner vid vårt bord. Inga problem svarar vi och känner oss lite väl uppklädda i våra skjortor och italienska byxor.

Klaus beställer in ett glas vitt och tipsar oss om husets pastaplanka vilket vi sedermera beställer in och avnjuter. Doktorn som nu satt igång att tala om sitt favoritintresse, gamla bilar, är en mysig farbror i 60-års åldern. Han är tandläkare och på fritiden samlar han bilar samt sköter sitt museum. Han talar på energisk tyska vilket medför att jag har vissa problem att hänga med i resonemanget. John däremot, som bott flera år i Berlin, talar flytande tyska och

Strax utanför stadskärmans anrika husfasader ligger nämligen "d. kleine Lemgoer Auto Museum". Oansenligt beläget i en relativt nybyggd plåtlada omgärdad av ett vackert ängslandskap återfinns denna bilutställning som innehåller några riktiga rariteter.

konverserar obehindrat om allt från Hans Herrman till Porsche 914's väghållning.

Dagen därpå infinner vi oss ute på museet vid tiotiden. Det är en imponerande syn som möter oss när vi kliver in i den stora hallen. Rakt fram står en hel rad 356:or. Cabbar och coupeér både med delade framrutor och böjda dito. Lite längre bort står 7-8 stycken 911:or. Här finns en 914-6 i toppskick, en 550 Spyder och precis innanför dörren till höger står ett av museets största dragplåster: en Porsche 718 RSK. Klaus gissning är att det av totalt 30 tillverkade bilar kanske finns 20 stycken restaurerade exemplar kvar av den här modellen i världen. RSK:n med produktionsnummer 6 har körts av racinglegender som bland andra Hans Herrman och Wolfgang von Trips på klassiska banor världen över. Klaus köpte bilen 1979. Sedan har dess arv förvaltats väl genom ett flitigt deltagande i olika "classic racing lopp" i Europa. Han berättar att han varken kört rally eller bantävlingar innan han 1976 köpte sin först 356:a, men att det nu är hans stora passion. RSK:n som är fantastiskt vacker i sin polerade finish har sänär som på ett motorhaveri fungerat perfekt sedan inköpet för 24 år sedan.

En annan bil som inte går att beskåda på så många ställen är Porsches första serietillverkade terrängbil. Då talar jag förstås inte om Porsche Cayenne utan snarare om dess urmoder Porsche 957 Jagdwagen från 1958. Anledning till att inte så många känner till den är att det bara producerades drygt 70 exemplar. Bilen utvecklades från början till den nybildade tyska armén när den genomgick sin stora upprustning efter andra världskriget. Den tyska militärledningen tyckte dock att Porsches bidrag blev för dyrt och tekniskt komplicerat och valde istället att köpa in en billigare och enklare variant, nämligen den idag betydligt mer kända DKW Munga. De fyra första exemplaren av 957 lär ha byggts som amfibiebilar och torde därför vara de enda Porscharna som levererats från Zuffenhausen med en paddel som standardutrustning. 957 var utrustad med ett avancerat fyrhjulsdriftssystem som kunde kopplas i och ur i farten. Motorn till bilen togs från 356 A.

När Porsche fick nobben från armén valde man att försöka sälja bilen till allmänheten. Ett långskott som tyvärr missade målet ganska rejält. Hade satsningen gått vägen kanske vi för länge sedan vant oss vid tanken om Porsche som terrängbil.

Dr. Räker är i alla fall väldigt nöjd med sin jagdwagen som han kör klassiska vinterrallyn med. Han minns speciellt en gång på en tävling som gick från Turin via St. Moritz och Madonna di Campillio till Cortina. Sista

nattens körning gick över flera höga bergspass och när konkurrenterna var tvungna att stanna för att sätta på snökedjor slängde han bara in fyrhjulsdriften och drog ifrån. Med 55 hästar!

Värmen i bilen fick han från ett lastbilsэлеment kopplat direkt till de två 12-volts batterier som bilen utrustades med för att klara strömförsörjning till kommunikationsradio och annan militär utrustning.

Vår guidade tur genom museet fortsätter förbi en Porsche 917 samt ett väldigt fint exemplar av racingklassikern 904.

– Den har jag modifierat lite invändigt, påpekar Klaus när vi går förbi. Jag hade tänkt att ha den som gatbil istället för en 911 men jag trivdes aldrig riktigt i den. Svårkörd och lite lynnig är den också. Originalmotorn ligger just nu på hyllan men jag planerar att sätta i den igen.

Turen på museet börjar lida mot sitt slut men det är inget jag för tillfället sörjer särskilt mycket. Jag har nämligen blivit lovad en provtur i RSK:n och museets mekaniker Jürgen har redan rullat ut skönheten på parkeringen. Klaus tar täten fram till bilen med mig hack i häl. Vi tränger ner oss i den trånga sittbrunnen. Doktorn vrider om nyckeln och trycker in startknappen. Bilen startar direkt och ger ifrån sig ett underbart smattrande ljud. Vi glider ut mot stora vägen och blinkar vänster. Ljudet från indikatorn är så högt att det nästan överröstar motorljudet. Vi viker ut på landsvägen och Klaus trycker gasen i botten.

Aldrig tidigare har jag suttit så obekvämt och haft så roligt på samma gång. Trots att varken Klaus eller jag är speciellt stora till växten får jag halvsitta på kanten av passagerarstolen för att inte vara i vägen för växelspaken. Så här i efterhand har jag funderat på vad som skulle ha hänt om vi var tvungna att tvärbromsa. Då hade jag garanterat kastats ut på en nordtysk potatisåker! Efter den korta åkturen med tankstopp på den närbelägna bensinmackan tar vi farväl av Klaus Otto Räker på parkeringen utanför museet. Han har bråttom tillbaka till mottagningen där nya patienter väntar på att få sina tänder regelrade. Vi blir stående en stund beundrandes det välvårdade exemplaret av en 911 Carrera RS från 73 innan vi åter tar plats i vår Cayenne S och tar sikte norrut mot Kiel. Vi konstaterar att d. kleine Lemgoer Auto Museum helt klart var värt ett besök och är överens om att rekommendera våra läsare att boka in en tid för visit redan nu. Ni har trots allt bara fått ett smakprov på vad Klaus utställning har att bjuda på. Jag har till exempel inte sagt något om hans Rolls Royce eller alla hans Leica kameror...



RSK:n med produktionsnummer 6 har körts av racinglegender på klassiska banor världen över.



Muséer vimlar av rariteter.



Porsche 957 Jagdwagen från 1958.



Vill du också besöka d. kleiner Lemgoer Auto Museum? Isåfall finner du här nedanför all nödvändig information: Vill du skraddars ditt besök och kanske kombinera det med ett litet klassiskt rally går det att ordna. Slå en signal på något av numren så hjälper Dr. Räker med personal till att skapa en upplevelse du sent ska glömma. Bästa tiden att nå Dr. Räker är förmiddagen på veckodagar och eftermiddagen på söndag.

Adressen till Dr Klaus Otto Räkers bilmuseum är:
d. kleine lemgoer Auto Museum
Industrieweg 4
32657 Lemgo-Hörstmar
Tyskland

Tel (må-fr): +49 (0)5261-5610
Tel (sö): +49 (0)5261-78160
Fax: +49 (0)5261-15502

Öppettider: Söndagar 12-16 eller efter överenskommelse.