

Raritäten-Sammlung

Seit über zwanzig Jahren haben sich Monika und Dieter Klopfer dem Aufbau ihres Oldtimermuseums Nottuln verschrieben. Die Ausrichtung auf besonders seltene Sportwagen und Luxus-Limousinen mit Schwerpunkt England gibt der Sammlung ihren einzigartigen Charakter. Zusammen mit der über 12 000 Exemplare umfassenden Sonder-Ausstellung von Wiking-Modellen macht dies jeden Besuch zu einem ganz besonderen Erlebnis.



*Sunbeam Rapier II und Singer Gazelle:
Beispiele für frühes „badge engineering“.*



Es fängt, logisch, immer mit der Liebe zu Autos an, und manchmal entwickelt sich dann aus deren Besitz eine Leidenschaft, die schließlich in einer Sammlung endet.

Am Ortsrand von Nottuln, einer knapp 20 000 Einwohner zählenden Gemeinde im Landkreis Coesfeld und circa 15 Kilometer westlich von Münster gelegen, können Besucher nach Voranmeldung ein solches Beispiel bestaunen.

Monika und Dieter Klopfer haben im Verlauf der vergangenen zwei Jahrzehnte über 80 Fahrzeuge gesammelt, die in ihrem Oldtimermuseum Nottuln zu besichtigen sind. Was zunächst als thematisch noch ungeordnete Ansammlung von Oldtimern begann, entwickelte sich bald zu einer Sammlung besonders seltener Sportwagen und Limousinen mit Schwerpunkt auf englische Klassiker. Und mit Augenmerk auf geringe Stückzahlen – rare is beautiful.

Seit einem Jahr bereichert eine mehr als 12 000 (!) Exemplare umfassende Sammlung von Wiking-Modellen das Museum. Manche Exemplare, wie beispielsweise Modelle aus der Frühzeit, die noch keine

durchsichtigen Scheiben haben, dafür aber so genannte Knipp-Achsen (die wurden bei der Montage an den Enden abgeknippst) erreichen heute oft Preise im fünfstelligen Euro-Bereich. So mancher kauft sich dafür dann eher ein Fahrzeug im Maßstab 1:1.

Die Sammlung hat der 71-jährige Karl-Heinz Pawelzik zusammengetragen, der seit seiner Kindheit den Modellen von Wiking verfallen ist. Zum Jahreswechsel 2019/2020 verlagerte Pawelzik seine Raritäten in das Oldtimermuseum Nottuln.

Unter den Exponaten finden sich absolute Einzelstücke, aber auch Flugzeug- und Schiffsmodelle, Randgebiete der Palette, die aber nie recht erfolgreich waren und bald wieder eingestellt wurden. Um so wertvoller sind heute Exemplare in fabrikneuem Zustand.

Alleine in diesem Bereich des Museums, im ersten Stock gelegen und über eine Freitreppe zu erreichen, könnte man Stunden verbringen, doch wenige Meter weiter laden die ersten lebensgroßen Autos zur Besichtigung. Damit man gleich merkt, dass es nun vorwiegend

englisch wird, begrüßt Freddie Frinton mit ein paar Szenen aus „Dinner for One“ von einer Fotowand.

Unter den englischen Fahrzeugen bilden die Marke Jaguar beziehungsweise die luxuriöseren Daimler-Versionen einen Schwerpunkt. Ob ein dunkelgrüner Daimler Dart, den das Ehepaar als sein absolutes Lieblingsauto der Sammlung bezeichnet, ob ein knallroter Jaguar MK2, selbstredend mit dem 3,8-Liter-Motor und manual Overdrive ausgestattet, ob ein mit Linkslenkung extrem seltener Daimler Sovereign von 1965, der in lediglich 365 Exemplaren vom Band lief, oder ob eine ganze Reihe von Daimler-Limousinen der Serien 1 bis 3, alle in der gehobenen Vanden Plas-Version – Katzenfreunde können hier schwelgen.

So ist es kein Wunder, dass ein Ausflug zu Klopfers Museum seit vielen Jahren im Herbst traditionell zum Programm der JAG-Sektion Westfalen gehört.

Doch es gibt auch viele seltene Fahrzeuge anderer englischer Hersteller zu begutachten. Jensen, MG und Riley, Rover, Sunbeam und Triumph. Und, Hand aufs



Frühe Wiking-Automodelle, noch ohne durchsichtige Scheiben und mit „Knippachsen“).

Herz, wann haben Sie (wenn überhaupt) das letzte Mal einen Reliant Scimitar leibhaftig gesehen?

Doch, wer gut aufpasst, kann in diesem Museum auch Hintergründiges entdecken, so beispielsweise, dass die Anfang der Neunzigerjahre durch einen gewissen Ferdinand Piëch bei Volkswagen und Audi eingeführte sogenannte Plattformstrategie, die seitdem als seine Erfindung propagiert wird, ein englisches Vorbild hat, das aus den Anfängen der Sechzigerjahre datiert.

Damals verstand sich die Rootes-Gruppe, zu der unter anderen die Automarken Hillman, Humber, Sunbeam und Singer gehörten, nämlich schon sehr gut auf das „Badge Engineering“: So basierten die 18 verschiedenen Pkw-Typen, welche die Rootes-Gruppe im Jahr 1962 anbot, auf nur drei verschiedenen Motor-Versionen sowie drei Bodengruppen und zwei leicht unterschiedlichen Fahrwerken.

Drei Beispiele sind in Nottuln zu sehen: Der grüne Sunbeam Rapier II aus dem Baujahr 1958 ist der sportlichere Bruder des daneben stehenden etwas luxuriöseren Singer Gazelle, bei dem im Emblem auf der Kühlermaske auch die Bezeichnung „Rootes Group“ erscheint. Und der dritte im Bunde ist schließlich der bodenständige Hillman Minx. Dass es sich bei allen Dreien um die besonders seltene Cabriolet-Version handelt, ist bei der Ausrichtung dieses Museums eigentlich fast selbstverständlich.

Neben den englischen Fabrikaten bietet das Museum aber auch eine ganze Reihe von Fahrzeugen deutscher Provenienz, wobei die Maxime „besondere Ausstattung und Geschichte und/oder besonders selten“ auch hier propagiert wird. So ist beispielsweise ein in Metallicgrün lackierte Porsche 928 GTS von 1992 zu sehen, der einst dem Rennfahrer Helge Probst gehörte. Besonders ist hier die

Reliant Scimitar von 1990, 1504-mal gebaut. Porsche 928 GTS, Vorbesitzer Rennfahrer Helge Probst. Vanden Plas Princess, einst im Fuhrpark des NDR.





Farbe Grün, galt sie doch jahrzehntelang als ein spezielles Merkmal für Fahrzeuge der Familie Porsche. Nur fünf 928 sollen in Grün ausgeliefert worden sein, einer davon an den ehemaligen Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein..

Daneben steht ein Porsche 911 Carrera aus dem Baujahr 1976 mit wuchtigem „Turbo“-Spoiler, der nur in 2548 Exemplaren produziert wurde, und noch einige weitere Porsche-Modelle, die sich ebenfalls durch geringe Produktions-Stückzahlen auszeichnen.

Der Weg von der „deutschen“ Halle, in der auch zwei Bitter-Coupés stehen, eines davon in fast provozierendem Knallgelb, führt, weiter zu einigen Exponaten, die für die teilweise sehr skurril anmutende Formensprache englischer Karosserie-Designer stehen.



Ein schwarzer Vanden Plas Princess von 1964 beispielsweise, der einst zum Fuhrpark des NDR gehörte, weil der neue Intendant das (Privat-) Fahrzeug bei seinem Wechsel mitbrachte.



Oder ein rotes Jensen 541R-Coupé (Baujahr 1958, 3,9-Liter-Motor, 58-mal gebaut), dessen erster Besitzer in englischen Luftfahrt-Kreisen bestens bekannt ist: Es war der Australier Donald „Pathfinder“ Bennett (*Foto oben*), der im Zweiten Weltkrieg als Bomberpilot in der Royal Air Force zum jüngsten Air Vice Mar-



Wolseley Six Ninety von 1956, Erstausslieferung nach Neuseeland. Jensen 541 R und Daimler Sovereign von 1965.

shal aufstieg. Nach dem Krieg ins zivile Leben zurückgekehrt, gründete er unter anderem die Automarke Fairthorpe, die den Electron Minor mit Coventry Climax-Motor auf den Markt brachte. Ein solches Fahrzeug fehlt noch im Oldtimermuseum Nottuln, aber Dieter Klopfer ist sicher schon auf der Suche, wobei die kolportierte Stückzahl von nur zwanzig bis dreißig produzierten Exemplaren ihn beson-



Armstrong-Siddeley Sapphire.

ders reizen dürfte.

Gegenüber ruht souverän ein zweifarbig grün lackierter Armstrong-Siddeley Sapphire von 1954 neben einem Rolls-Royce. Und, man glaubt es kaum: Neben dem mächtigen Sapphire wirkt der Rolls wie ein Kleinwagen. 7697 Exemplare der mit einem 3,5-Liter-Motor bestückten Luxuslimousine liefen bei Armstrong-Siddeley von den Bändern, 1960 stellte man die Autoproduktion ein, gegen Jaguars MK 2 hatte man keine Chance mehr.

Ein London Taxi wartet auf Kundschaft, in der danebenliegenden Werkstatt wartet bei unserem Besuch ein Opel Monza auf die Fertigstellung seiner Restaurierung. Die Geschichte ist also noch nicht zu Ende und Klopfers arbeiten zusammen mit zwei weiteren potenten Oldtimer-Sammlern aus der näheren Umgebung an der Gründung einer Stiftung samt neuer, weitläufiger Ausstellungshalle. Wir bleiben am Ball und werden berichten.

Text & Fotos: Mike Riedner

**XJ-Reihe, alle als Vanden Plas-Version.
Besonderes Lieblingsstück: der graue
Serie 3, den einst der Konsul von
Zypern fuhr (oder fahren ließ...)**

**Auch ein Lieblingsauto Klopfers: der
rote Mk2, natürlich mit 3,8-Liter-Motor
und manual Overdrive.**

