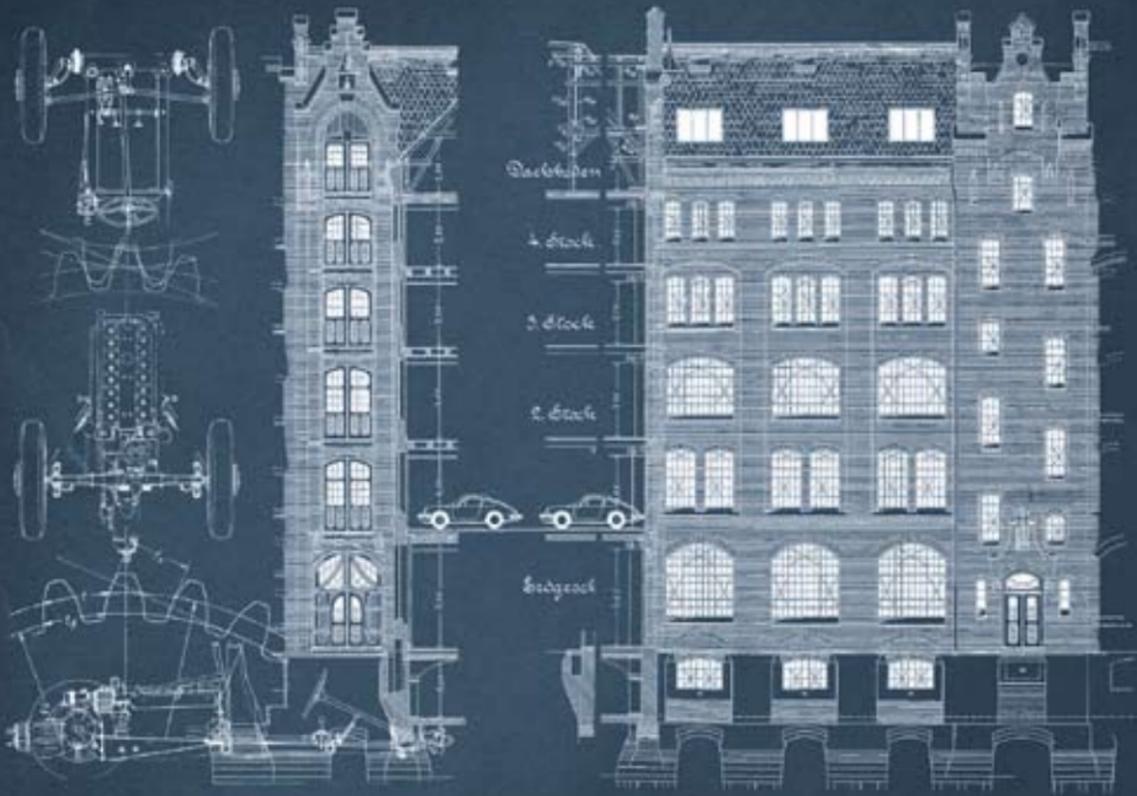


ZEICHNUNG	 PROTOTYP	
SPEZIFIKATION	1/356 00550/48/001	BATON 01.11.1994



» WERDEN DIE MENSCHEN VERLERNEN AUTOS ZU BAUEN? «

EIN ROBOTER IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE SCHWEISST PRÄZISER, SCHNELLER UND EFFIZIENTER, ALS ES EIN MENSCH JE KÖNNTE. IN EINEM MODERNEN PKW STECKT MEHR RECHENLEISTUNG ALS IN DEM RAUMSCHIFF, DAS 1969 DIE ERSTEN MENSCHEN AUF DEN MOND BRACHTE. ELEKTRONISCHE ASSISTENTEN REAGIEREN TAUSENDFACH SCHNELLER, ALS SIE MIT DEN AUGEN ZWINKERN KÖNNEN. SIE KÖNNEN FANTASTISCH FUNKTIONIERENDE AUTOMOBILE FAHREN – SICHERER ALS JE ZUVOR, FÜR JEDEN EINSATZZWECK MODIFIZIERBAR UND IN JEDER MÖGLICHEN FORM UND PREISKLASSE ZU ERSTEHEN. WAS DIE AUTOS HEUTZUTAGE VON IHREN AHNEN UNTERSCHIEDET, IST JEDOCH DAS HERZBLUT, MIT DEM EIN MECHANIKER DEN HAMMER IN DAS BLECH TRIEB, UM EINEM KOTFLÜGEL EINE SPEKTAKULÄRE FORM ZU GEBEN. MACHEN SIE MIT UNS EINEN ZEITREISE IN DIE JAHRE, IN DENEN NOCH MIT PIONIERGEIST AUTOS ERDACHT, GEBAUT UND GEFAHREN WURDEN. >>>



PROTOTYP. EINE PRÄSENTATIONSFORM OHNE SERIENNUMMER.

Wir könnten „Prototyp“ schnell erklären, etwa so: „Unsere Sammlung staubt ein.“ Oder etwas profaner: „Unsere Garage wird zu klein.“

Aber erstens meinen wir das nicht ernst, zweitens würde das unserem Anspruch nicht gerecht und drittens ist es so einfach dann doch nicht, denn für den „Prototyp“ gibt es noch keinen treffenden Inbegriff. Hinter „Prototyp“ steckt vielmehr eine Vision. Wir eliminieren das Museum aus dem Wort Automobilmuseum und schaffen eine moderne Begegnungsstätte von Enthusiasten für Enthusiasten. Einen Platz, der die Historie mit der Zukunft verknüpft. An dem Geschichte ebenso inszeniert wird wie Geschichten. Einen Ort, der sich immer wieder den Bedürfnissen der Zeit anpasst und sich ständig neu erfindet. Und einen Raum, in dem es klassische, sehr seltene und automobiler Raritäten zu erleben gibt.

Denn wir finden: Zu viele Automobilmuseen sind nur Automobilmuseen.





**IM RENNSPORT IST DIE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG DIE ZEIT.
FÜR PROTOTYP SIND ES DIE ZEICHEN DER ZEIT.**



Klassische Automobile in Reih und Glied aufzustellen und mit einer dicken roten Kordel vom Publikum zu trennen, ist eine überholte, emotionslose Art der Information. Die moderne Gesellschaft fordert ein hochwertiges Ambiente mit umfassender Dienstleistungspalette und hoher Aufenthaltsqualität. Im Prototyp verschmilzt die Galerie mit der Gastronomie, die Information mit der Interaktion und das Staunen mit dem Spaß. Fahrsimulatoren in echten Karosserien machen die Träume von damals wieder erfahrbar. Denn nichts ist enttäuschender als leblose

Exponate, die nicht berührt werden dürfen, und die einen deswegen nicht berühren. Bewusst fokussiert sich Prototyp auf Sport- und Rennwagen – vor allem Porsche. Porsche – ursprünglich ein Konstruktionsbüro – hat für viele Ideen im Automobilbau den Weg geebnet. Porsche-Innovationen finden sich heute in allen Automobilen. Und natürlich ist Porsche ein lebendiger Mythos. Prototyp will aber mehr. Hier vereint sich der Rennsport auch mit der bildenden Kunst, mit den Menschen in und hinter den Maschinen und hier füllt sich Geschichte mit Leben.

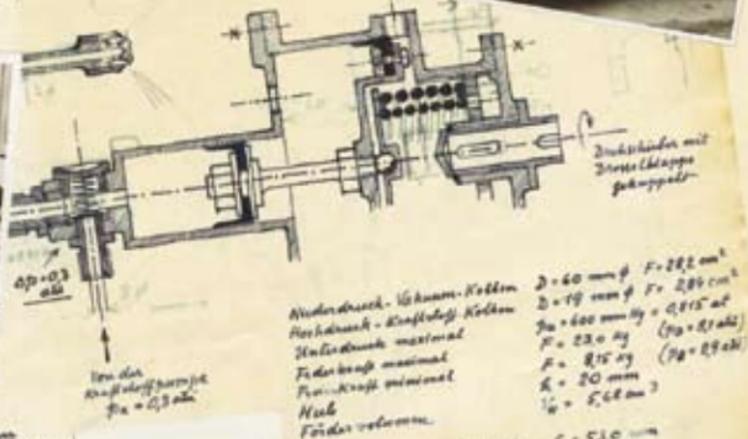
**WIR HÄTTEEN MEHR
RENNFAHRER-LEGENDEN
IN DEN MITTELPUNKT GESTELLT,
DOCH DIE MEISTEN KÖNNEN WIR
LEIDER NICHT MEHR EINHOLEN.**



01.

Cisitalia
AUTOMOBILI
SOCIETÀ PER AZIONI - CAPITALE L. 800.000

Entwurf 1:1
Hochdruckluftleitspritzung
für Typ 360.



Förder

Druck	Förder
2,2	2,2
3,1	24,0
22,0	260
55,1 (24)	65
50	37
37,0	7
16,0	53
23,0	

02.

04.



01. 1946/47, der Cisitalia
Rennwagen, Urahn aller
heutigen Formel-1-Fahrzeuge

02. Neue Erkenntnisse werden
sofort festgehalten - Robert
von Eberan-Eberhorst

03. Grand-Prix-Sieg der
AUTO UNION - Robert
von Eberan-Eberhorst und
Prof. Ferdinand Porsche
gratulieren zum großen Sieg

04. 406 km/h!
Bernd Rosemeyer fuhr 1937
auf der Reichsautobahn
Frankfurt a. M. - Darmstadt
mit diesem AUTO UNION
Typ C den Weltrekord

05. Techniker der AUTO UNION
und Robert von Eberan-
Eberhorst am Typ D

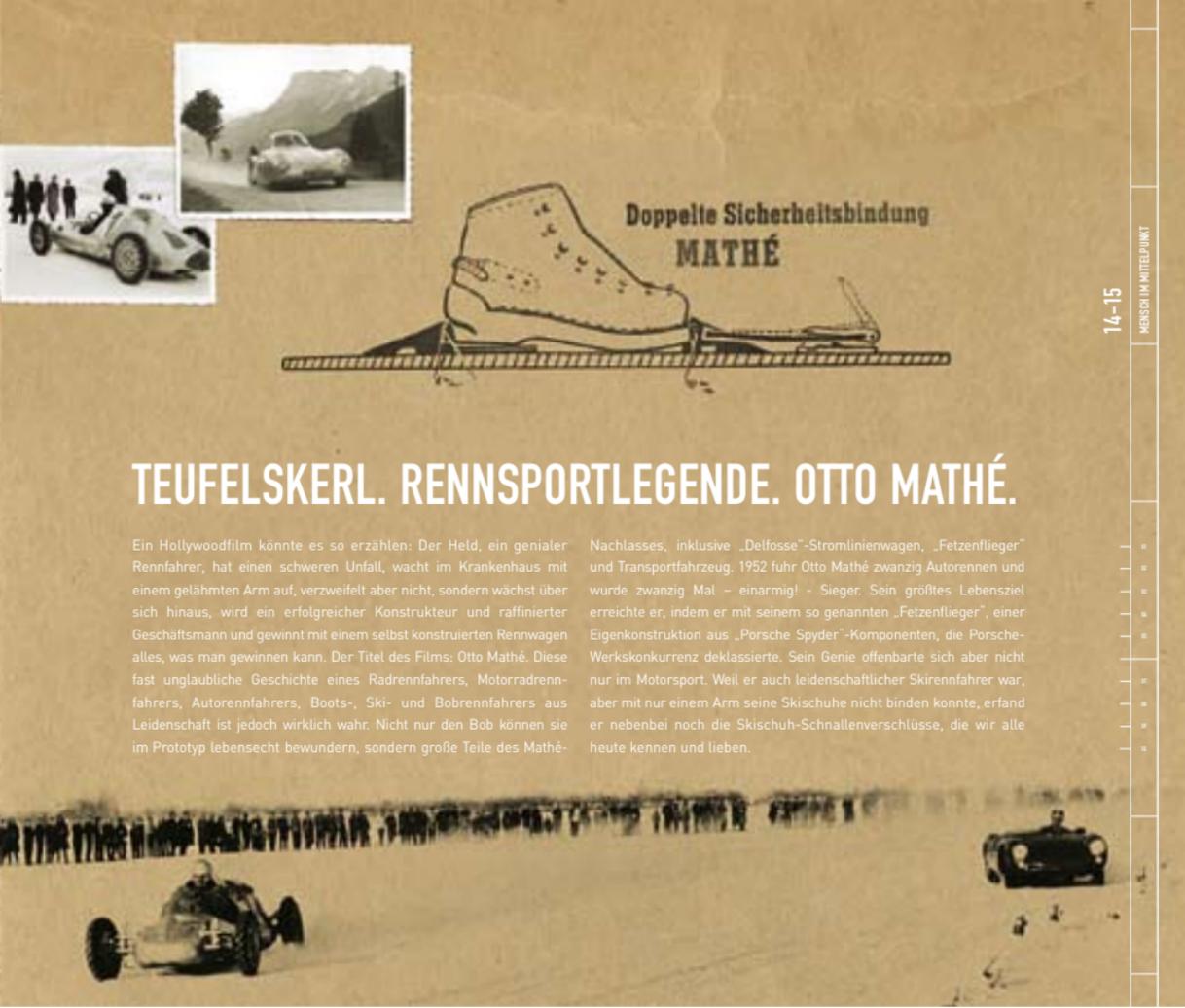


05.

ES GIBT ZWEI ARTEN VON HELDEN IM RENNSPORT. DIE HINTER DEM LENKRAD UND DIE HINTER DEM AUTO.

Denken Sie an Autos der 30er-Jahre. Würden Sie in diesem Zusammenhang an „Untersuchungen von mechanischen, thermischen und strömungstechnischen Problemen des Ladungswechselvorgangs und des Verbrennungsablaufs“ denken? Hat man nicht eher die Vorstellung von rumpelnden Kisten auf wackligen Straßen? Nicht so Robert von Eberan-Eberhorst. Er startete seine Karriere als Entwickler der „Auto Union“ unter Ferdinand Porsche. Mit enorm viel technischem Verstand, Einfallsreichtum und ganz eigener Akribie trieb er die automobile Entwicklung exzessiv voran. 1937 wurde er Versuchsleiter der „Auto Union“-Rennabteilung in Zwickau und einer der Konstrukteure des legendären 3-Liter-

Zwölfzylinder-Rennmotors „Typ D“. Vergleichbar mit der heutigen Leistungsklasse der Formel 1. Weil es ihm aber während der Entwicklungsphasen an qualifizierten Aussagen seiner Rennfahrer mangelte, erfand er den „Cockpit-Spion“, der in der Lage war, Drehzahlen, Geschwindigkeiten, Schaltpunkte, Bremsdrücke, Beschleunigungen und Verzögerungen aufzuzeichnen. So konnte Eberan-Eberhorst technische Änderungen und deren Auswirkungen auf das Fahrverhalten besser beurteilen. 1947 war er entscheidend an der Entwicklung des legendären Cisitalia Rennwagens in Zusammenarbeit zwischen Porsche und dem italienischen Industriellen Piero Dusio beteiligt. Die Konstruktionspläne zeigt Ihnen Prototyp im Original.



Doppelte Sicherheitsbindung
MATHÉ

TEUFELSKERL. RENNSPORTLEGENDE. OTTO MATHÉ.

Ein Hollywoodfilm könnte es so erzählen: Der Held, ein genialer Rennfahrer, hat einen schweren Unfall, wacht im Krankenhaus mit einem gelähmten Arm auf, verzweifelt aber nicht, sondern wächst über sich hinaus, wird ein erfolgreicher Konstrukteur und raffinierter Geschäftsmann und gewinnt mit einem selbst konstruierten Rennwagen alles, was man gewinnen kann. Der Titel des Films: Otto Mathé. Diese fast unglaubliche Geschichte eines Radrennfahrers, Motorradrennfahrers, Autorennfahrers, Boots-, Ski- und Bobrennfahrers aus Leidenschaft ist jedoch wirklich wahr. Nicht nur den Bob können sie im Prototyp lebensecht bewundern, sondern große Teile des Mathé-

Nachlasses, inklusive „Delfosse“-Stromlinienwagen, „Fetzenflieger“ und Transportfahrzeug. 1952 fuhr Otto Mathé zwanzig Autorennen und wurde zwanzig Mal – einarmig! - Sieger. Sein größtes Lebensziel erreichte er, indem er mit seinem so genannten „Fetzenflieger“, einer Eigenkonstruktion aus „Porsche Spyder“-Komponenten, die Porsche-Werkskonkurrenz deklassierte. Sein Genie offenbarte sich aber nicht nur im Motorsport. Weil er auch leidenschaftlicher Skirennfahrer war, aber mit nur einem Arm seine Skischuhe nicht binden konnte, erfand er nebenbei noch die Skischuh-Schnallenverschlüsse, die wir alle heute kennen und lieben.



GENTLEMANFAHRER GIBT ES WIRKLICH. DIE TRAURIGE GESCHICHTE VOM RASENDEN RITTER.

Graf Berghe von Trips. Er ist die wohl größte deutsche Rennfahrerlegende. Seine Karriere als Rennfahrer setzt sich aus unendlich vielen Stationen zusammen, deren Höhepunkt aber sicher die Verpflichtung als erster deutscher Werksfahrer bei Ferrari bildet. Immer wieder wird dem Grafen Respekt erwiesen für sein unkonventionelles und sportlich faires Verhalten, das ihm den Beinamen „Der rasende Ritter“ einbringt. Beispielsweise bei der 24. Auflage der Mille Miglia 1957. Allein gestartet auf einem 3,8 Liter Ferrari, liegt er lange Zeit hinter Piero Taruffi und Peter Collins auf Platz drei. Collins muss wegen eines Hinterachsschaden aufgeben und von Trips rückt auf die zweite Position vor. Kurz vor dem Ziel trennen den führenden Taruffi und den Graf nur noch wenige Meter. Als von Trips zum Überholen ansetzt, bemerkt er Probleme Taruffis, bricht den Überholvorgang ab und kommt

nur wenige Zentimeter hinter ihm durchs Ziel. Trips später zu Reportern, warum er nicht überholt habe: „Es war kein fairer Kampf mehr...“ 1961 starb die Rennfahrerlegende in Monza bei einer Kollision mit einem Konkurrenten.

Vom Konkurrenten zum Freund. Hubert Oebels.

Graf Berghe von Trips ist nicht das einzige Fahrertalent, das die 1960 gegründete Motorsportgemeinschaft Köln, die Scuderia Colonia, vorzuweisen hatte. Ein weiteres ist ein freundschaftlicher Wegbegleiter und Rennkonkurrent des Grafen: Hubert Oebels. Mit den Gründer-Mitgliedsnummern 001 für Trips und 007 für Oebels beherrschen sie nicht nur ihre Hausstrecke, den Nürburgring, sondern auch die internationale Rennszene in der Klasse bis 1600 ccm.



01.

- 01. Graf Berghe v. Trips
- 02. Hubert Oebels
- 03. Wittigo Graf v. Einsiedel
- 04. Richard v. Frankenberg
- 05. Fürst v. Metternich

03.

VORHANG ZU. VERDECK AUF!



Die höchsten Töne in ihrem blauen „Porsche 356 Gläser Cabriolet“ kamen nicht von den hohen Drehzahlen, sondern von ihr selbst. Auch eine Operndiva wie Maria Reining konnte dem Charme eines dynamischen Sportwagens eben nicht widerstehen. Auf dem Höhepunkt ihrer Karriere gehörte Maria Reining zu den wichtigsten Solisten der Wiener Staatsoper und der Salzburger Festspiele. Sie war eine gefeierte Sopranistin

und auf den Bühnen der Welt zu Hause, vor allem in New York, Berlin und Chicago. Sie galt als eine der liebenswürdigsten und gemütvollsten Bühnendarstellerinnen, die neben dramatischer Intensität den Reiz einer weiblich bezaubernden Persönlichkeit einsetzen konnte. Wer sonst, wenn nicht eine Operndiva, hätte einen Plattenspieler in einen Porsche einbauen lassen. Prototyp präsentiert alles: ihren Porsche, ihren Plattenspieler und ihre Musik.



Beglaubigung
Bei der am 12. April 1949 wurde festgestellt, daß das über im Punkt 5 beschriebene (Lizenz) des Verwalters der Kraftfahrzeugverwaltung, Quartier Nr. 1, im Punkt 2 eingetragene Fahrzeug, besitzlos ist.
Gegen diese Bescheid kann binnen zwei Wochen dessen Ansehr schriftlich oder telegraphisch Beschwerde eingelegt werden.
Wien, am 13. April 1949
20/517.





SPORTWAGEN. TECHNIKDENKMÄLER. SAMMLERSTÜCKE.

KUNSTWERKE. IKONEN. LUSTOBJEKTE. GESCHICTENERZÄHLER.



1947 VW Typ 1 „Käfer“



1950 Porsche 356 Vor- A



1949 Porsche 356 Gmünd



1958 Porsche 356 A Carrera GT



1957 Porsche 356 A Speedster



1942 VW Typ 166 Schwimmwagen



1973 Porsche 911 Carrera RS



2004 Porsche 911 Carrera GT3 RS



1970 Porsche 914/6

KLASSISCHE AUTOMOBILE SIND NETT. SIE ERZÄHLEN IHRE GESCHICHTE SELBST. IN EINEM BRIEF. DEM FAHRZEUGBRIEF.

In jedem Fahrzeugbrief steckt die Geschichte eines Autos und seiner Besitzer. Natürlich ist nicht jede Geschichte spektakulär, die guten Geschichten muss man wie im wahren Leben suchen. Aber es lohnt sich, denn hat man eine gefunden, erwarten einen die spannendsten Abenteuer von unglaublichen Erfindungen, extremen Herausforderungen, glorreichen Helden und tragischen Schicksalen. Wir haben eine Auswahl dieser Geschichten, und die dazugehörigen Fahrzeuge zusammengetragen und können Sie Ihnen im Prototyp präsentieren. Sie werden sie genauso faszinierend finden wie wir.



1959 Porsche Boot



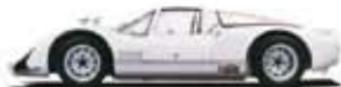
1958 Porsche 597 Jagdwagen



1981 Porsche 936 Junior



1964 Porsche 904 Carrera GTS



1966 Porsche 906 Carrera 6



1964 Formel V



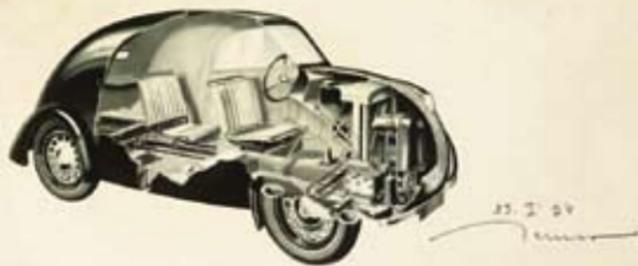
1966 VW Typ 1 Transporter



1952 Otto Mathé Fetzenflieger



1953 Petermax Müller Eigenbau



KONSTRUKTEURE BAUEN SPORTWAGEN. ZEICHNER LASSEN SIE LEBENDIG WERDEN.

Seit es Automobile gibt, beschleunigen sie auch die bildende Kunst und hinterlassen ihre Reifenspuren in der Kultur. So wurden industrielle Illustrationen, „Gebrauchsgrafik“, durch das visionäre Design des abgebildeten Autos selbst zum Kunstwerk. Einer dieser unverhofften Künstler, dessen Stil die automobilen Verkaufsliteratur bereichert hat, war der österreichische Zeichner und Grafiker Ernst von Demar. Anfang des 20. Jahrhunderts noch Architekt wollte er nicht länger Häuser entwerfen und fand seine Erfüllung in der automobilen Grafik. Mit großem zeichnerischen Talent entwarf er in den 20er-Jahren die ersten Broschüren für die Firma Steyr und machte sich schnell einen

Namen in der Automobilindustrie. Kein Wunder, dass sich die Wege von Demar und Ferdinand Porsche kreuzten. Für Porsche gestaltete Demar den ersten Volkswagen-Prospekt. Offenbar mit Erfolg, denn Demar war es auch, der den ersten Porsche-Katalog für die Prototypen des Typs 356 zeichnete. Übrigens: Von diesem Leichtmetallwagen, von dem in Gmünd, Österreich, 1948/49 nur zweiundfünfzig Stück hergestellt wurden, ist einer bei Prototyp zu bewundern. In den 50er-Jahren verabschiedete sich Demar mit seinem Prospekt für die neue Stuttgarter Porsche 356er Serie aus der Automobilindustrie und ging wieder als Architekt zurück nach Österreich.



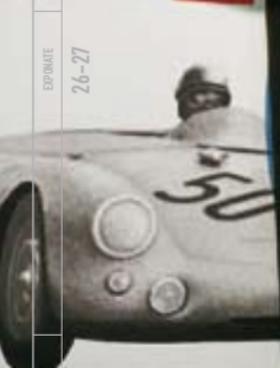
PC

SPA



PORSCHE

4. STUNDE
12. BRADLEY DEAN
13. LAROUSSE LINS
SIE GIBT
PORSCHE 970.
LER SPORT 2000
PORSCHE 971.
LER EN 67



Porsche war ein beliebtes und offenes Spielfeld für Künstler. **Erich Strenger** war einer der prägendsten Grafiker für Porsche seit den frühen 50er-Jahren. Er illustrierte das vorbildliche Porsche-Kundenmagazin „Christophorus“ und fand hierbei einen anderen Umgang mit dem Thema Rennsport: nicht die ausladende Bebilderung, sondern die Reduktion und die Abstraktion waren seine Stärke, die pure grafische und typografische Information. Weil Rennen visuell besser in der horizontalen Ebene und nicht in der vertikalen stattfinden, wie die Posterformate vorgeben, griff Strenger immer öfter selbst zur Kamera und machte die benötigten Fotos. Doch Strenger wollte auch im Foto nicht den Standard, er wollte spannendere Perspektiven und Rennmomente.

Das erreichte er, indem er den Wagen auf einer eigenen Rennstrecke auftrahbe. Aufnahmen aus dynamischen, abstrakten Perspektiven aus dem Cockpit oder aus mitfahrenen Begleitfahrzeugen heraus. Rennplakate von Erich Strenger zählten unter Porsche-Sammlern heute zu den begehrtesten Trophäen, von denen viele bei Prototyp in Original zu sehen sind.

IM RENNSPORT DREHT SICH ALLES UM EINES: DIE JAGD NACH DER TAUSENDSTELSEKUNDE.

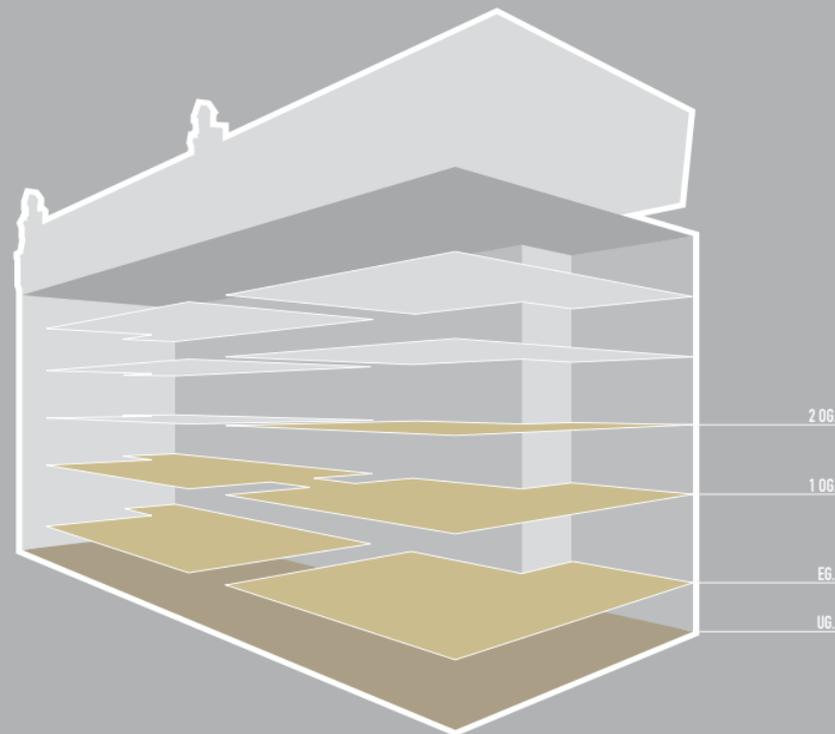
Horst H. Baumann brachte mit seiner Fotografie eine neue Ästhetik in den Rennsport. Als Weggefährte von Andy Warhol und der Pop-Art waren für ihn nicht mehr nur die Rennwagen und Rennfahrer der Mittelpunkt des Renngeschehens. Das Drumherum war ebenso interessant. Obgleich er mit seiner Kamera Graf Berghe von Trips Ende der 50er-Jahre lebensnah dokumentierte, zeigten sich schon Mitte der 60er-Jahre in seinem viel beachteten Buch „Die neuen Matadore“ seine künstlerischen Ambitionen. Seine Kamera fing ungesehene Farben, Perspektiven und Augenblicke ein. Seine Beobachtungen des Randgeschehens setzten den Rennsport in einen völlig ungewohnten Zusammenhang. Auch der Aufbau der „neuen Matadore“, der in der Bildfolge eher einem Filmstreifen denn einem klassischen Buch glich, macht dieses Buch zu einem prägenden und beispielhaften Kunstwerk der Fotografie. Horst H. Baumann blieb der Fotografie jedoch nicht treu, sein Herzblut vergoss er später für die neue Lasertechnologie als

Mittel der Kunst. Er schuf in den folgenden Jahren anerkannte Installationen überall auf der Welt. Seine automobilen Arbeit fand unter anderem Eingang in das Museum of Modern Art in New York und ist auch im Prototyp als Ausstellung zu sehen.

Rainer W. Schlegelmilch gehört zum Motorsport wie Fahrer und Maschine. Sein fotografisches Werk zeigt Rennsport-Bilder, die leben, die an atmosphärischer Dichte nicht zu übertreffen sind und die die entscheidende Sekunde einfangen. Seit den 60er-Jahren ist der 1941 geborene Thüringer als einer der besten Motorsportfotografen der Welt anerkannt. Seit 1974 gehört sein Auge der Formel 1 und mit rund 200.000 Diapositiven und 15.000 Schwarz-Weiß-Bildern besitzt Schlegelmilch eines der umfangreichsten Archive der Rennsportszene. Seine Arbeiten sind auch heute unverändert begehrt bei den führenden Formel-1-Teams der Welt. Prototyp wird diesen Künstler in einer eigenen Ausstellung präsentieren.

AUTOS INTERESSIEREN SIE NICHT? WILLKOMMEN.

Unser Ziel ist es, mit Prototyp verschiedene Räume zu schaffen, die die Faszination des Besuchers wecken. Deshalb engagieren wir uns über die Darstellung klassischer Automobile hinaus. Prototyp bietet ein vielfältiges Angebot für alle Besucher. Getreu unserem Anspruch, stets Innovationen aufzunehmen und in Prototyp einzubinden, begegnen Ihnen Interaktion, Information, Entspannung und Genuss überall im Prototyp. Ob in Ausstellungen, im Gastronomie- und Eventbereich oder in den Shops.

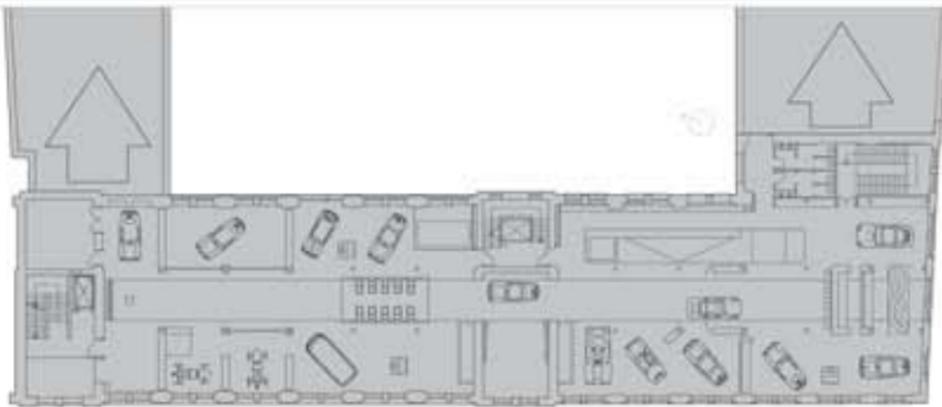


2 OG. Verwaltung und Zentrale von Prototyp

1 OG. Die Prototyp Ausstellung

EG. Gastronomie- und Eventbereich

UG. Gastronomie- und Galeriebereich

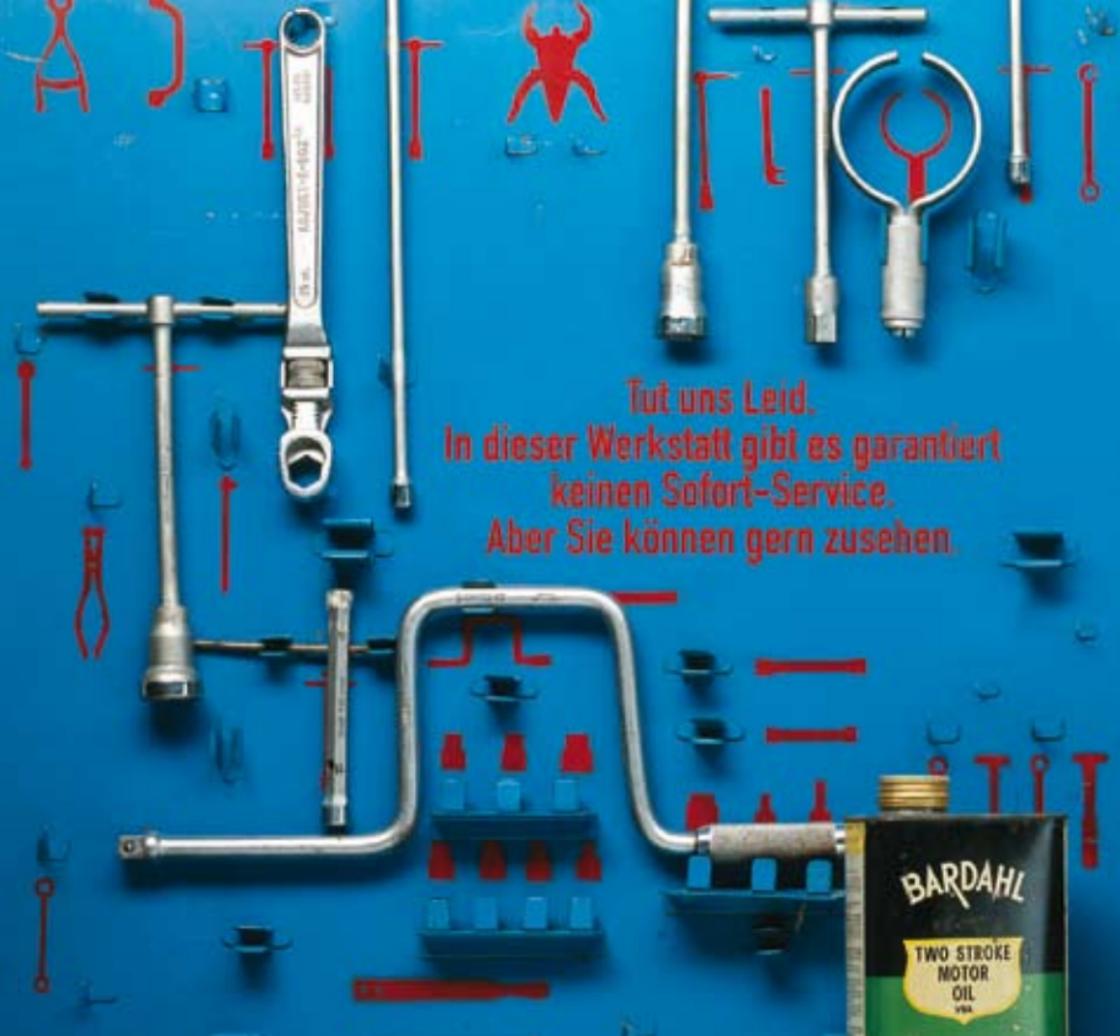


MOBILITÄT BRAUCHT EINEN MOTOR.
 DER TREIBSTOFF MUSS JEDOCH NICHT IMMER BENZIN SEIN.



Im Mittelpunkt des Prototyp steht die Mobilität. Zum einen natürlich in klassischer automobilier Form. Zum anderen als ein Grundkonzept der gesamten Ausstellung. In diesem Zusammenhang bedeutet Mobilität für uns Leichtigkeit und Beweglichkeit. Das gesamte architektonische Ambiente ist modern und transparent angelegt. So ist uns eine flexible Art der Präsentation möglich, die Tradition und Vision, Vergangenheit und Zukunft direkt und kompromisslos verbindet. Bereichert um multimediale Installationen wird Prototyp keine statische Ausstellung sein, sondern vielmehr ein intelligentes Raumprogramm mit entsprechender Gestaltung des Gebäudes sowie innovativer Präsentationsformen der Exponate. Denn Mobilität entsteht auch in den Köpfen.





Tut uns Leid.
In dieser Werkstatt gibt es garantiert
keinen Sofort-Service.
Aber Sie können gern zusehen.

Hier arbeiten wir live daran, die automobilen Schmuckstücke vergangener Zeiten wieder zu beleben. In der Gläsernen Werkstatt zeigen wir, wie „Ruinen“ (wenn auch kostbare) wieder zu stattlichen Sportwagen werden. Vor allem werden Sie erleben, wie viel handwerkliches Geschick damals wie heute dazugehört, ein solches Auto zu bauen und aufzubauen. Wie viel Feinarbeit und Liebe in einem solchen Objekt steckt. Und Sie können sich ein Bild machen, ob diese Arbeit pures Handwerk oder doch Kunst ist. Und wenn Sie ein bis zwei Jahre Zeit mitbringen, erleben Sie vielleicht sogar, dass der Wagen fertig wird.





Lust Ihren eigenen Verbrennungsmotor zu starten?

Rennfahrer verlieren während eines Rennens bis zu 3 Kilo an Körpergewicht. Was Sie während Ihres Aufenthalts im Prototyp an Kalorien verbrennen, wissen wir nicht. Für Ausgleich ist in jedem Fall gesorgt. Genießen Sie im Prototyp-Gastronomiebereich die vielfältigen Angebote von der Bar, dem Café, der Lounge über das Restaurant bis zur Veranstaltungsfläche.

70cl **Product of Hamburg** 40% vol





Das Gebäude, in dem wir zu Hause sind, wurde 1902–1906 gebaut und steht heute unter Denkmalschutz als ein Teil des bereits 1842 südöstlich der Speicherstadt errichteten umfangreichen Komplexes der Firma „Hamburger Gummi-Kamm-Co“. Es verfügt über eine ungewöhnlich seltene Konstruktion mit einem Innenskelett aus gusseisernen Stützen und Gelenkträgern. Es vermittelt so ein authentisches Bild des Industriebaus kurz nach der Jahrhundertwende.

Kreativität war in diesen Räumen von jeher zu Hause. Hier wurden automobiler Gebrauchsgrafiken für die Firmen Auto Union, VW und Borgward entworfen und produziert. Dazu kam die Herstellung der allerersten Tankstellen-Banner und der Ausbau zu einer der größten Druckereien Deutschlands. Mit Prototyp und dessen modernem Raumkonzept wird das Gebäude zu einem Meilenstein der Hamburger Kulturlandschaft mit höchster Aufenthalts- und Wohnqualität ausgebaut.



WIR HABEN DEN PERFEKTEN STANDORT
GEFUNDEN. ODER ER UNS?

Esso

MOTOR OIL

Ölwechselzeit



IM ZENTRUM DER ZUKUNFT.

Prototyp ist ein packender Ort mitten in einer aufstrebenden Stadt. Während viele Automobilausstellungen ihren Besuchern weite Wege abverlangen, dürfen Sie am zentralen Hauptbahnhof Hamburg aus dem Zug steigen und sind mit ein paar Schritten Richtung HafenCity und Speicherstadt schnell am Ziel. Auf einer Fläche von 155 Hektar entsteht hier ein neues städtisches Quartier mit einer gemischten

Nutzung aus Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Einzelhandel und Kultur. Und wo Sie gerade hier sind, sollten Sie sich nach einem Besuch im Prototyp die Hamburger Kunst- und Kulturmeile nicht entgehen lassen. Sie beginnt an der Galerie der Gegenwart und endet am neuen Wahrzeichen der Stadt Hamburg, der Elbphilharmonie. Wir sind stolz auf so viel gute Nachbarschaft.



- 01 HAMBURGER KUNSTHALLE
- GALERIE DER GEGENWART
- 02 HAMBURGER KUNSTHALLE
- KLASSISCHE MODERNE
- 03 HAMBURGER KUNSTHALLE
- ALTE MEISTER
- 04 MUSEUM FÜR KUNST
- UND GEWERBE
- 05 KUNSTHAUS
- 06 KUNSTVEREIN
- 07 FREIE AKADEMIE
- DER KÜNSTE
- 08 DEICHTORHALLE
- 09 HIGHFLYER
- 10 HAUS DER FOTOGRAFIE
- 11 PROTOTYP
- 12 SAMMLUNG TAMM
- 13 DEUTSCHES ZOLLMUSEUM
- 14 SPEICHERSTADT MUSEUM
- 15 HAMBURGER DUNGEON
- 16 MINIATUR WUNDERLAND
- 17 GEWÜRZMUSEUM
- 18 ELBPHILHARMONIE



PROTOTYP
PERSONEN. KRAFT. WAGEN.

Die Köpfe hinter Prototyp: Dipl. Ing. Thomas König (links), Dipl. Kfm. Oliver Schmidt (rechts)

Auch ein Prototyp entsteht in Teamarbeit. Ihn zu realisieren, erfordert eine große engagierte Gemeinschaft. Darum möchten wir herzlich allen danken, die uns auf unserem Weg unterstützt und begleitet haben:

Horst H. Baumann/Archiv Baumann, DFZ Architekten, Christoph Eberan von Eberhorst, Fabian Graf von Einsiedel, Familie Cappenberg, Familie von Campe/von Guillaume, Familie Fritz Hahn, Familie Hampel, Familie König, Familie Schmidt, Gabriele Geutebrück, Hannelore Gewehr, Dietrich Hatlapa, Stefan Holzhausen, Stefanie Kuhnhen, Hubert Oebels, Porsche Deutschland GmbH, Matthias Rauschen, Peter Reimspiess, Rainer Schlegelmilch/Archiv Schlegelmilch, Rosemarie Schwinner, Scuderia Colonia, Sven Sorgatz, Jan Steinhilber, Rolf Strenger, Armin Zumbobel

Prototyp // Lohseplatz 1a // D-20457 Hamburg // Telefon 040-39 99 69 68 // Telefax 040-39 99 69 89
www.prototyp-hamburg.de // info@prototyp-hamburg.de

Alle Rechte vorbehalten. Die Rechte für die Verwendung der Abbildungen und Textbeiträge liegen bei Prototyp. Ohne ausdrückliche Erlaubnis darf das Werk, auch nicht Teile daraus, weder reproduziert, übertragen noch kopiert werden.