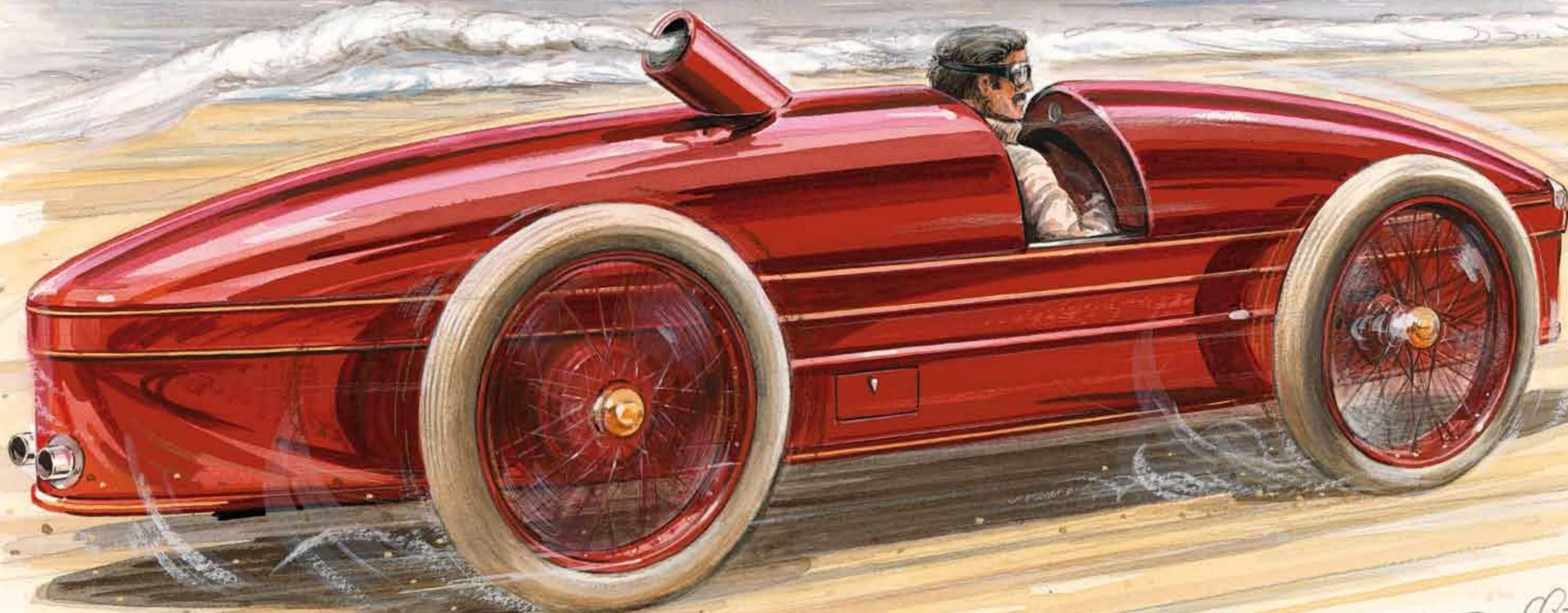


Rony Lutz

Stromlinien 2019



Rony Lutz 2010

OLMS



Januar

28. Januar 1938. Rudolf Caracciola startete frühmorgens auf seinem Mercedes-Benz 5,6 Liter auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt und erreichte mit 432,69 km/h die höchste Geschwindigkeit, die je auf einer Verkehrsstraße gemessen wurde. (Weltrekord Klasse B – gilt noch heute). Man verzichtete dann auf weitere Versuche, da der Wind stark zunahm und auch Frostgefahr bestand.



Februar

Der Hanomag Diesel Stromlinien Rekordwagen entstand 1938 auf Basis des Serienmodells Hanomag Rekord/ Diesel. Der serienmäßige 1,9-Liter leistete ursprünglich 35 PS; nur leicht modifiziert, fuhr Sportleiter Karl Haeberle mit dem Rekordwagen am 8./9. Febr. 1939 auf der Autobahn bei Dessau vier Weltrekorde für Diesel bis 2 Liter Hubraum.



März

Der 1933 vorgestellte Tatra 75 war ein Heckmotor-Stromlinienwagen mit einem geradezu revolutionären Styling. Nach dem gleichen Konzept von Hans Ledwinka entstanden der Tatra 77 sowie der daraus entwickelte Typ 87 von 1938, dessen 2965-ccm-Motor ein 75 PS leistender V8 war. Es gab Eckscheiben in den A-Säulen und eine lang auslaufende Heckpartie mit einer Flosse auf dem Dach.



April

Camille Jenatton war der Sohn eines aus Ungarn stammenden Kautschukhändlers; er gründete in Brüssel eine Reifenfabrik. 1898 konstruierte er einen Elektrowagen. Am 29. April 1899 überschritt er als erster Automobilist mit seinem zigarrenförmigen Einsitzer „La jamais Contenté“ ein Tempo von 100 km/h.



Mai

Der als Rennfahrer recht erfolgreiche Ernst Henne erzielte mit seiner BMW 750 am 19. September 1929 auf der Ingolstädter Landstraße nördlich von München eine Rekordgeschwindigkeit von 216,75 km/h. Erstmals gelangten dabei sowohl ein Kompressor zur Leistungssteigerung des Motors als auch kleine aerodynamische Hilfsmittel an einem Motorrad zum Einsatz.



Juni

Edmund Ruppel entwickelte seinen Tropfenwagen 10 / 50 PS in den Jahren 1919-1920. Der Wagen war konsequent nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestaltet, der Motor saß vor der schwingenden Hinterachse. Ruppel warb auch mit der geringen Staubentwicklung seines Autos, das jedoch nur wenige Käufer fand.



Juli

1919 konnte Paul Jaray mit dem LZ 120 „Bodensee“ ein Luftschiff verwirklichen, das als erstes Starrluftschiff eine ideale Stromlinienform von Länge zu größtem Durchmesser von rund 6:1 aufwies. LZ 120 wurde damit zum Bindeglied zwischen den Luftschiffen des Ersten Weltkriegs und den großen Starrluftschiffen der 1930er Jahre.



August

Der Cisitalia Aerodinamica 002 CMM basiert auf einem Entwurf von Giovanni Savonuzzi. Motor und Antrieb stammen vom Fiat 1100. 1948 wurde der Wagen mit übergroßen Heckflossen von Piero Taruffi bei der Mille Miglia gefahren.



September

Gemeinsam mit dem Aerodynamik-Experten Reinhard von König-Fachsenfeld entstand bei den Adler-Werken in Frankfurt/Main 1935 eine windschlüpfrige Rennsport-Karosserie für das Modell Trumpf 1,5 Liter (Vierzylinder, 55 PS). Eins der vier gebauten Coupés stellte in Montlhéry mit 126,3 km/h einen 10.000-km-Rekord auf, und 1937 kamen zwei der Stromlinienfahrzeuge des Adler-Teams bei den 24 Stunden von Le Mans auf die Plätze 6 (Klassensieg) und 9.



Oktober

25. Oktober 1937, Autobahn Frankfurt-Darmstadt. Mit 406,3 km/h war Bernd Rosemeyer auf einem Auto Union Typ C der erste Fahrer, der die 400-km/h-Grenze überschritt. (Weltrekord Klasse B 5000-8000 ccm.) Völlig erschöpft konnte Rosemeyer den Wagen nur mit Mühe verlassen.



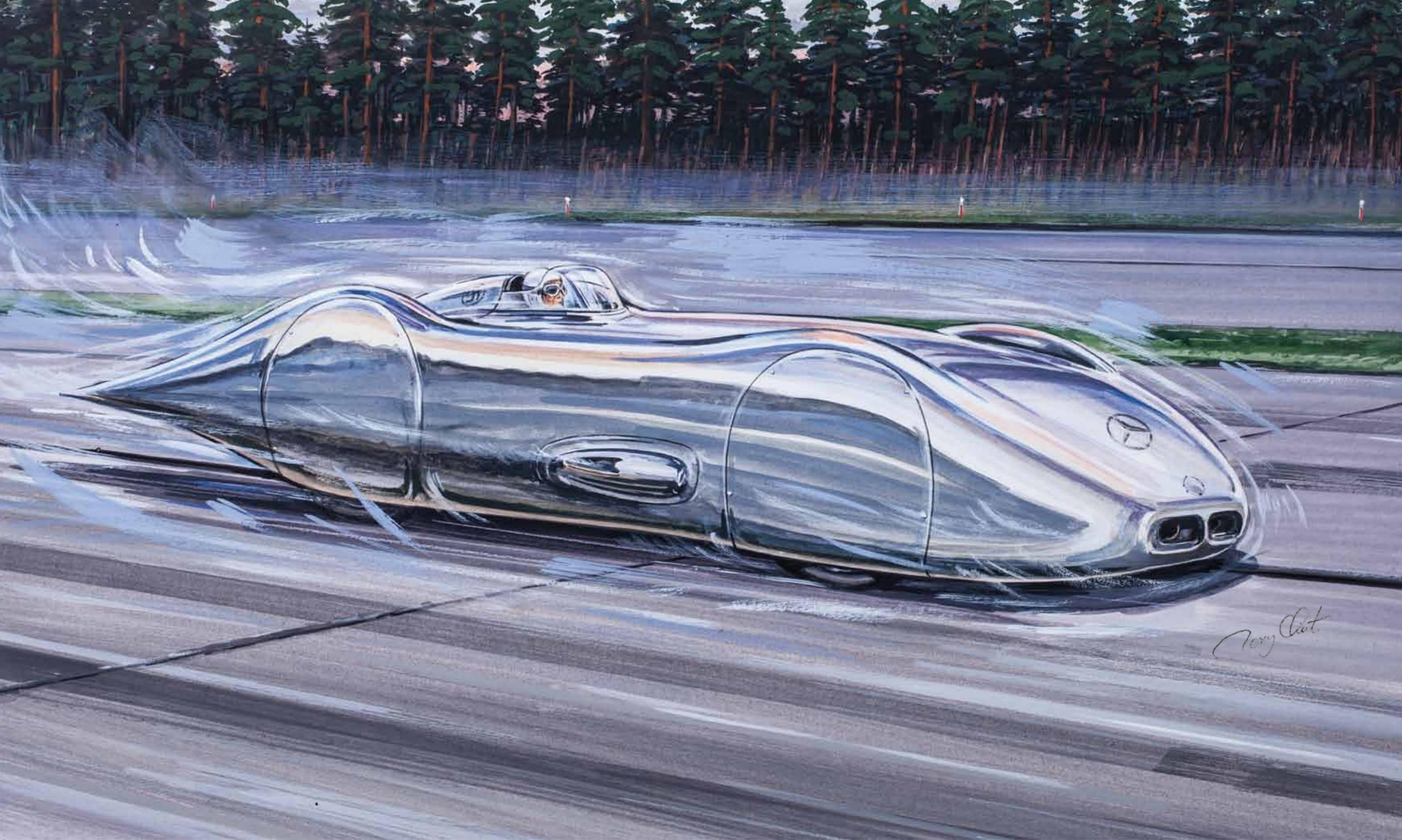
November

Mit dem so genannten Schienen-Zeppelin ebnete Franz Kruckenberg als Konstrukteur dem Schienenschnellverkehr den Weg. Kruckenberg und seine Mitarbeiter setzten konsequent auf Leichtbau. Doch das 1930 in Hannover-Leinhausen gebaute „Flugzeug auf Schienen“ erwies sich als nicht praxistauglich, auch wenn mit 230 km/h eine für die damalige Zeit beachtliche Geschwindigkeit erreicht wurde.



Dezember

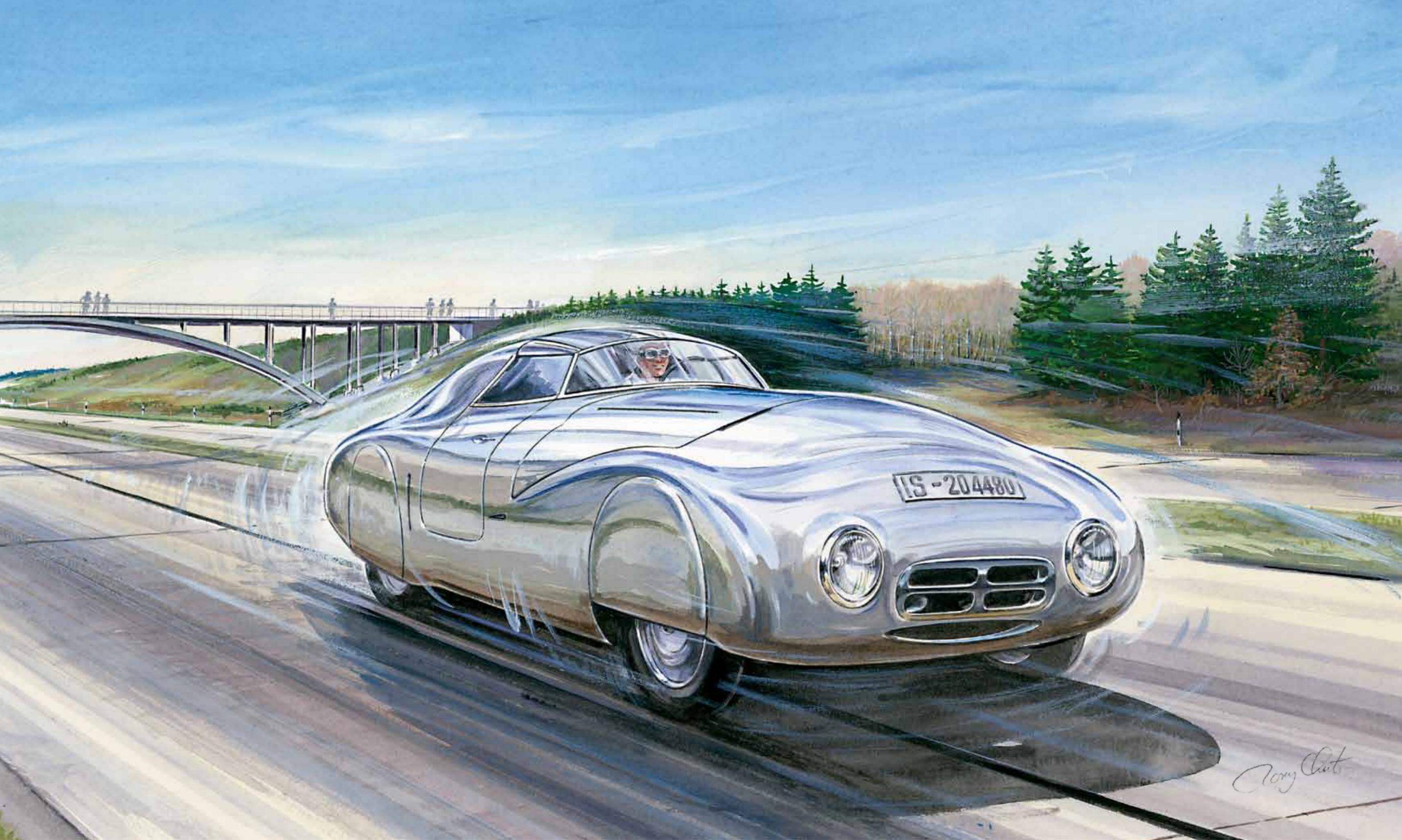
Stromlinienform pur: Der VW 10K60 / Porsche Typ 64, wurde 1938 im Auftrag von Ferdinand Porsche bei der Münchener Karosseriefirma Ruppel für das geplante Rennen Berlin-Rom gebaut, das mehrmals verschoben wurde und am Ende nicht stattfand. Der Wagen fuhr nach dem Zweiten Weltkrieg zahlreiche Rennen und gilt als Ahnherr aller Porsche-Sportwagen.



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do

Mercedes-Benz, 5.6 Liter Rekordwagen, 1938

Januar



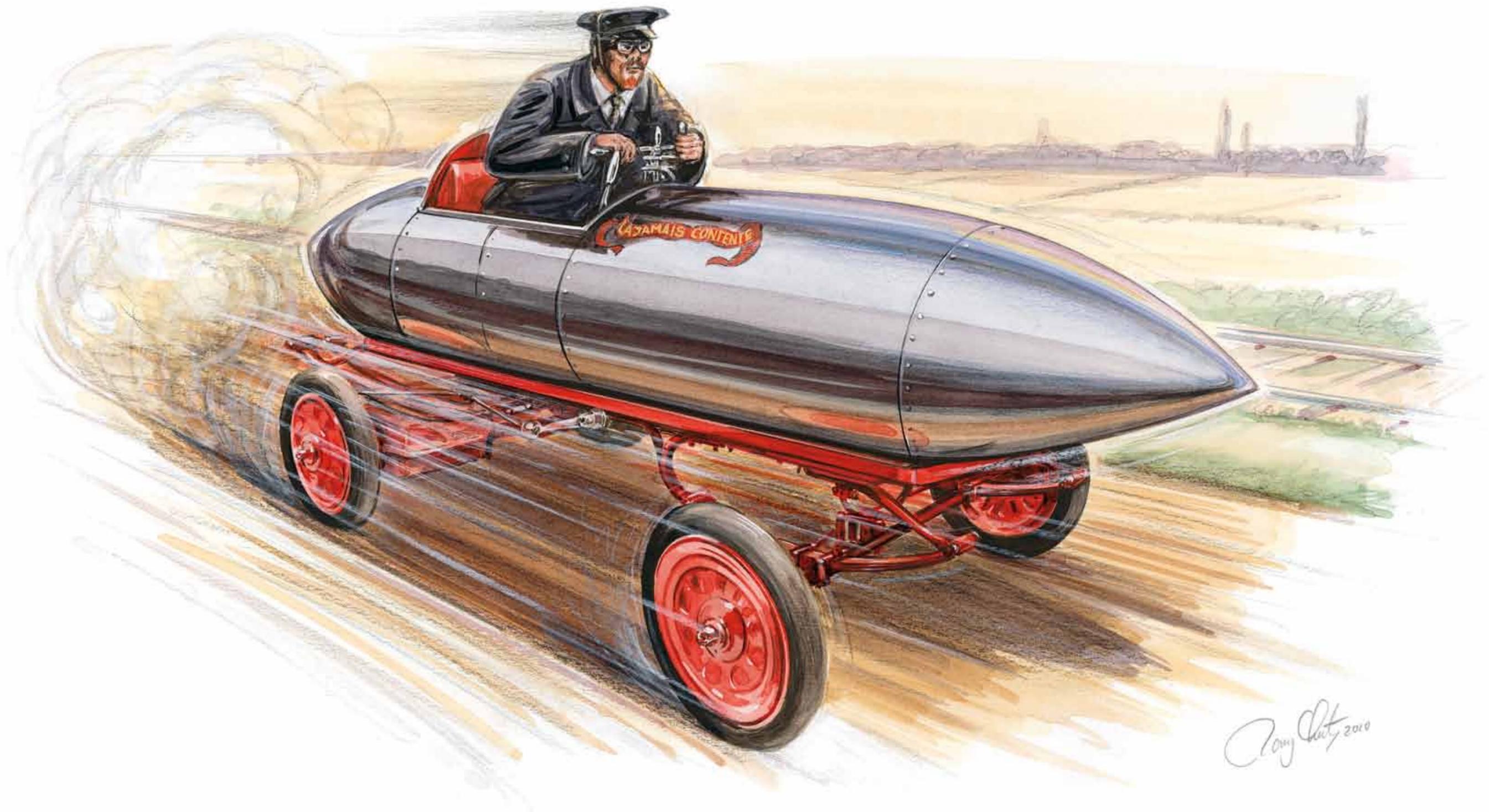
01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28
Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do

Hanomag, Diesel Stromlinien Rekordwagen 1938
Tipp: Vorführung von Stromlinienfahrzeugen 10. - 12. Mai 2019 in Dessau mit Rony-Lutz-Ausstellung, siehe www.hanomag-museum.de

Februar



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So

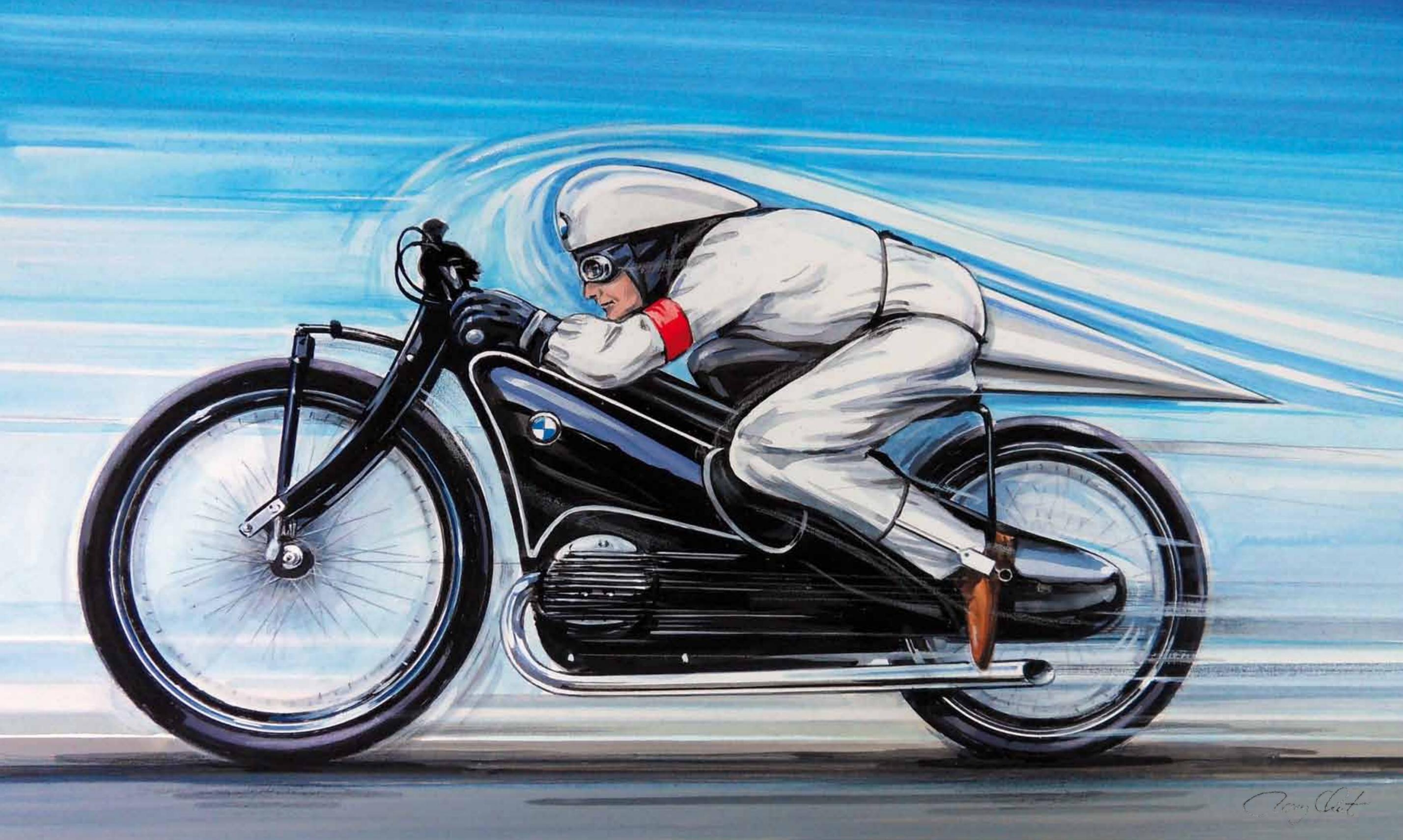


Tony Hunt, 2010

01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di

Elektrowagen, zigarrenförmiger Einsitzer „La jamais Contente“, 1898

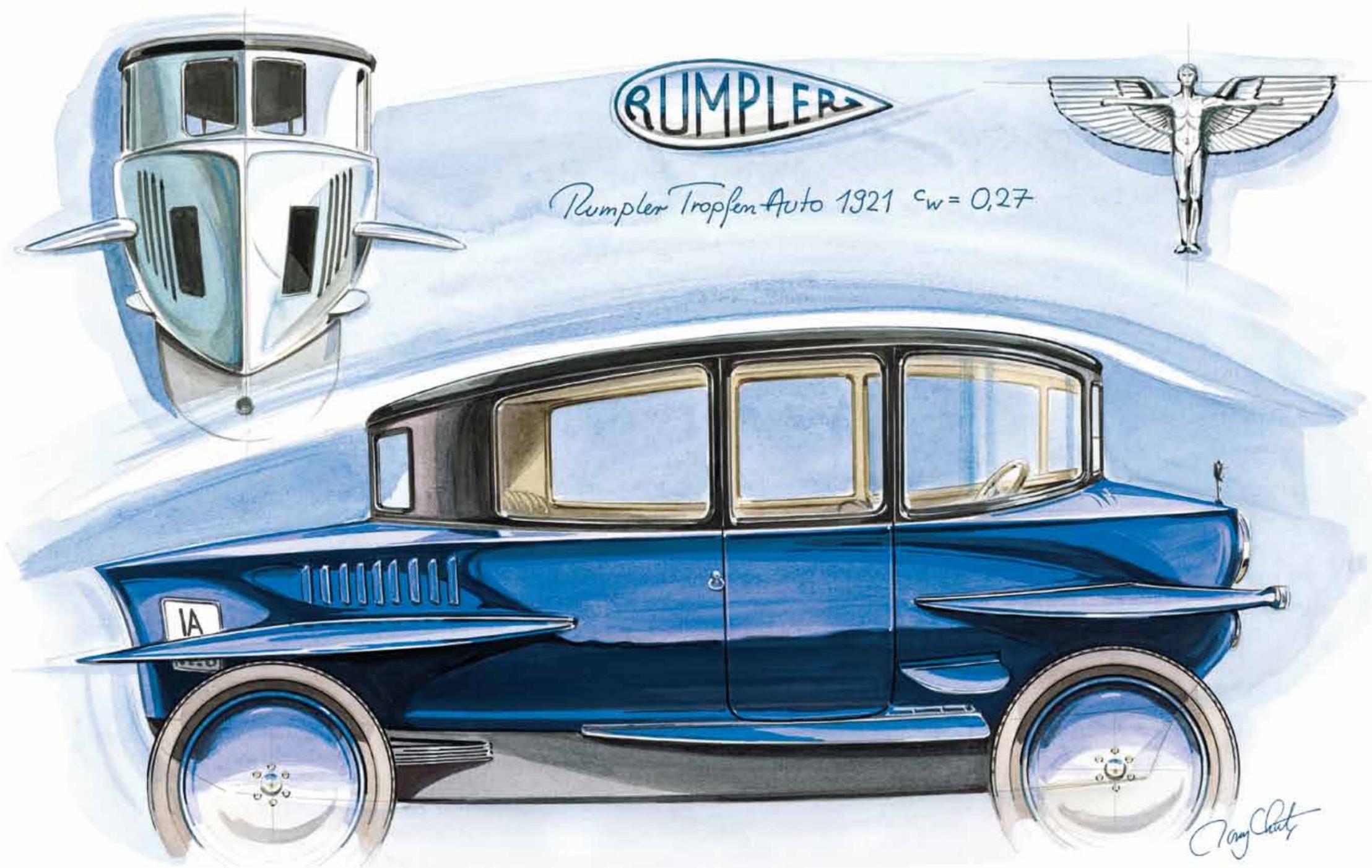
April



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr

BMW 750, 1929

Mai



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
 Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Mo Di Mi Do Fr Sa **So** Mo Di Mi

Luftschiff nach Paul Jaray, 1919

Juli



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Do Fr Sa **So** Mo Di Mi Do Fr Sa

Cisitalia Aerodinamica 002 CMM, 1948

August



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo

Adler Trumpf 1.5 Liter, Vierzylinder, 55 PS, 1935

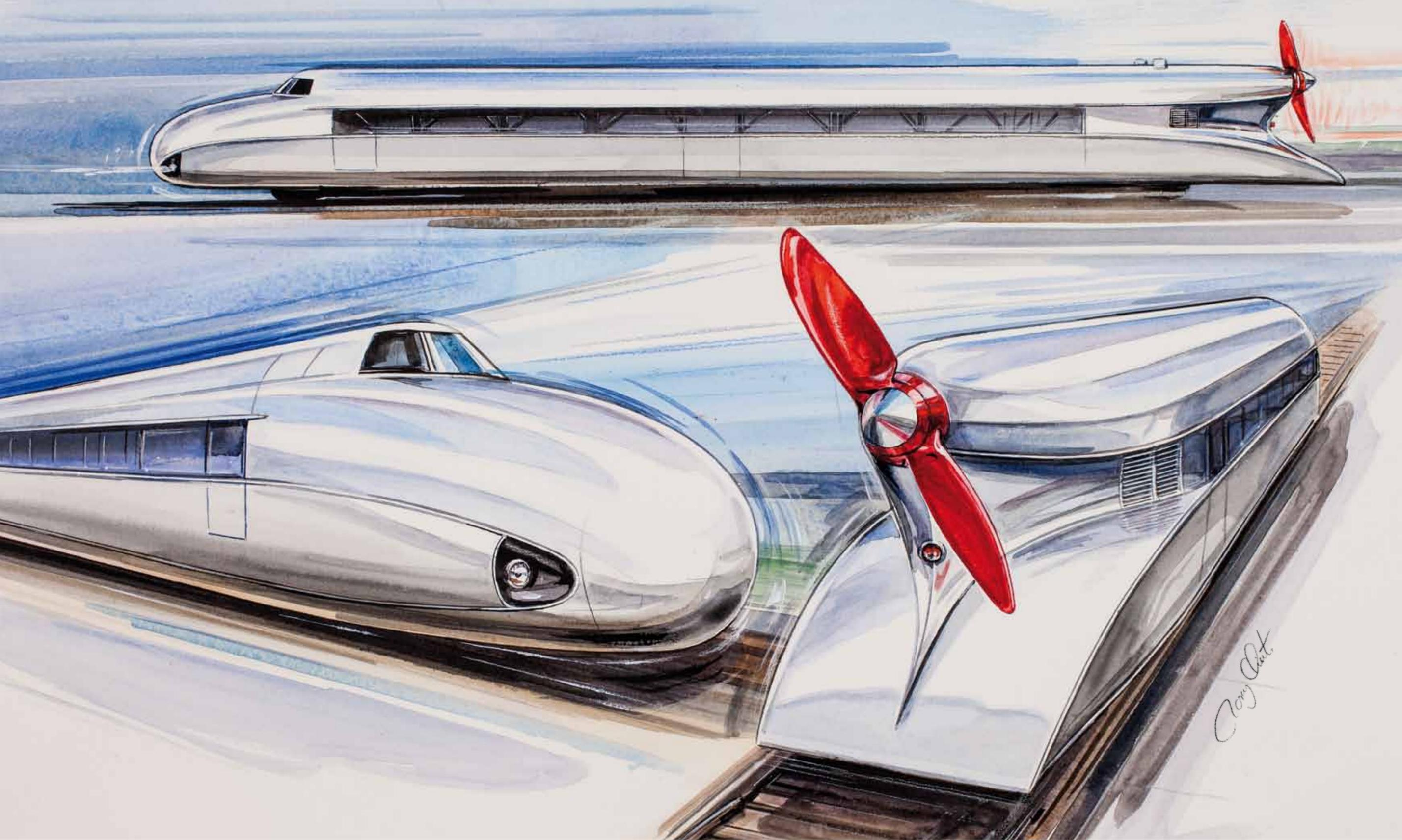
September



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Di Mi **Do** Fr Sa **So** Mo Di Mi Do Fr Sa **So** Mo Di Mi Do Fr Sa **So** Mo Di Mi **Do**

Oktober

Auto Union Typ C, Weltrekord Klasse B 5000-8000 ccm, 1937

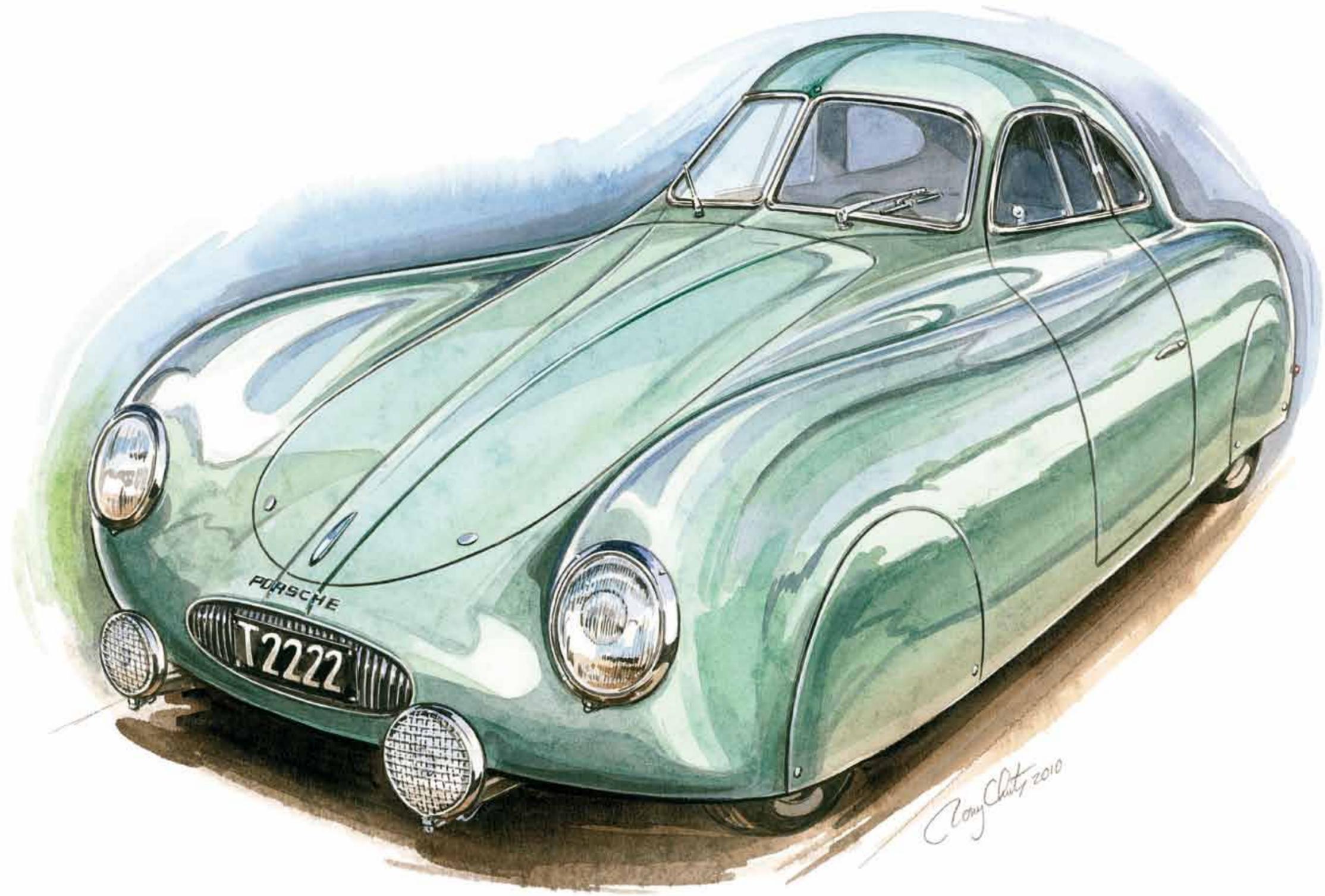


Clay Art

01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di Mi Do Fr Sa

Schienenzeppelin nach Franz Kruckenberg, 1930

November



01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
So Mo Di Mi Do Fr Sa So Mo Di

Porsche Typ 64, Berlin-Rom-Wagen, 1938

Dezember

Rony Lutz und sein Werk:

Der gebürtige Nürnberger, Jahrgang 1938, wanderte als junger Mann nach Schweden aus und lebt heute in Karlstad. Seine Kindheit wurde noch stark durch den Zweiten Weltkrieg beeinflusst, aber später als Jugendlicher viel emotionaler durch den Motorsport, der alsbald auf dem Norisring praktisch vor seiner Haustür stattfand. Zugleich faszinierten ihn die ersten Rennsportwagen auf Basis BMW 328 und Veritas mit entsprechenden Stromlinienverkleidungen. Eigentlich war seine Laufbahn vorgegeben: Ausbildung zum Kfz-Meister und Übernahme der väterlichen Werkstatt. Doch Rony Lutz wollte Autos und Motorräder lieber zeichnen denn reparieren. Die Familie gab nach und ermöglichte dem Jungen eine Ausbildung an der Berufsoberschule für Keramik.

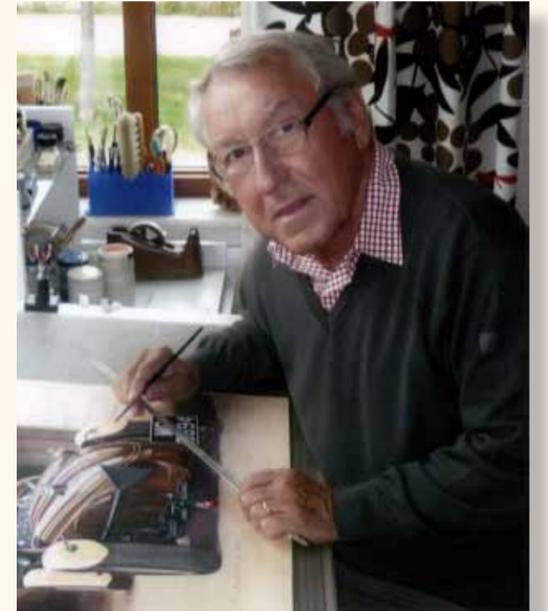
Über weitere Ausbildungsstationen als Positivretuscheur und entsprechende Abendkurse in Gebrauchsgrafik war ein Lebensweg als Kunstmaler vorgezeichnet, ein fast immer brotloser Beruf. Zunächst im Atelier einer Nürnberger Großdruckerei beschäftigt, folgte ein verlockendes Angebot als Werbeassistent in einem schwedischen Versandhaus. Mit 22 Jahren ging Lutz nach Schweden und übernahm für Versandkataloge jede anfallende Kreativleistung. – 1969 folgte der Ruf des Autoherstellers Saab, der einen talentierten Werbegrafiker für die Darstellung seiner einzigartigen Verkaufsargumente suchte. Saab war damals Vorbild in Sicherheitskarosserien, Turbomotoren, beheizten Sitzen und weiteren Konstruktionen, die erst durch eine Grafik erkennbar werden können. Schon bald entstand sein erstes, großes Durchsichtsbild eines Saab 99 – eine Aufgabe, die heute vielleicht leichter ein Grafikcomputer erstellen kann. 34 Jahre arbeitete er bis zur Pensionierung mit Pinsel und Wasserfarben – dann widmete er sich der Geschichte der Stromlinienwagen in traditioneller Maltechnik in überaus überzeugenden Bildern.

Auslöser für das Thema Stromlinie war für Lutz an einem schönen Maiabend des Jahres 1990 die unerwartete Begegnung mit dem Mille Miglia Sieger von 1940. Der aerodynamisch gestaltete BMW 328, den Rony Lutz in Amerika wädhnte, fuhr auf der Autobahn südlich von Stockholm zur erneuten Teilnahme nach Italien. Erst einige Wochen später schmückte dieser besondere Wagen das Jubiläum „25 Jahre MHS“ (Motorhistoriska Sällskapet i Sverige) und diente so als Bildvorlage für eine Aquarellzeichnung. Dem BMW folgten in der Grafiksammlung von Lutz die weiteren Meilensteine aerodynamischer Karosserien, von denen hier nur eine kleine Auswahl gezeigt werden kann.

Eckhart Bartels,
Ronneberg

Titelbild

Die Gebrüder Stanley hatten großen Erfolg mit ihren Dampfwagen bei den jährlichen Geschwindigkeitsrennen am Ormond Beach, Florida. Fred Marriott, Meister bei Stanley, erreichte am 26. Januar 1906 die unglaubliche Geschwindigkeit von 127,653 mph = 195,7 km/h. Die Karosserie sah nicht nur wie ein Boot aus, sie wurde auch von einem Kanufabrikanten – Robertson Canoe Company of Newton, Massachusetts – hergestellt. Fred Marriott saß wie ein moderner F1-Fahrer tief im Cockpit und hatte die Dampfmaschine im Rücken. Bei einem erneuten Versuch, die 200 km/h-Marke zu überschreiten, geriet 1907 ein Rad in eine Furche, der Wagen hob ab und brach beim Aufschlag in zwei Teile, Marriott wurde schwer verletzt.



© Georg Olms Verlag, Hildesheim 2018
www.olms.de
Printed in Germany
Layout: Uta Möller, Bad Salzdetfurth
Texte: Halwart Schrader, Hösseringen
Herstellung: Elbe Druckerei Wittenberg

ISBN: 978-3-487-08614-9

Gedruckt auf säurefreiem und
alterungsbeständigem Papier