

**Lutzmann
1894 – 1898**

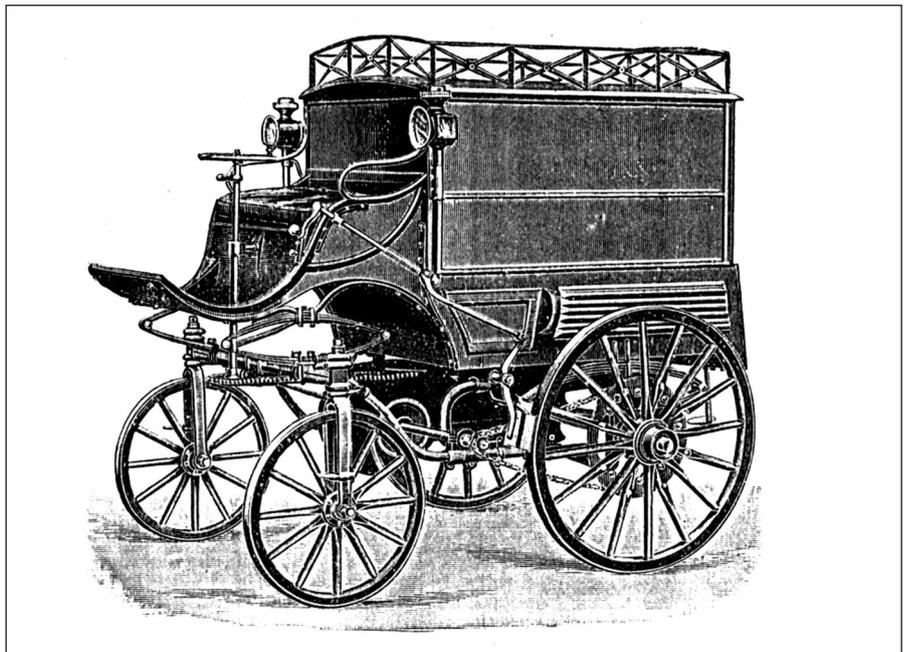
Friedrich (Leopold) Lutzmann (5. April 1859 – 23. April 1930) gehört zu den Pionieren des deutschen Automobilbaus, als dritter nach > Benz und > Daimler.

Am 12. Februar 1886 gründete Lutzmann in Dessau, Askanische Straße 125, eine Bau- und Kunstschlosserwerkstatt. 1891 erhielt er die Ernennung zum „Hofschlossermeister seiner Hoheit des Erbprinzen von Anhalt“.

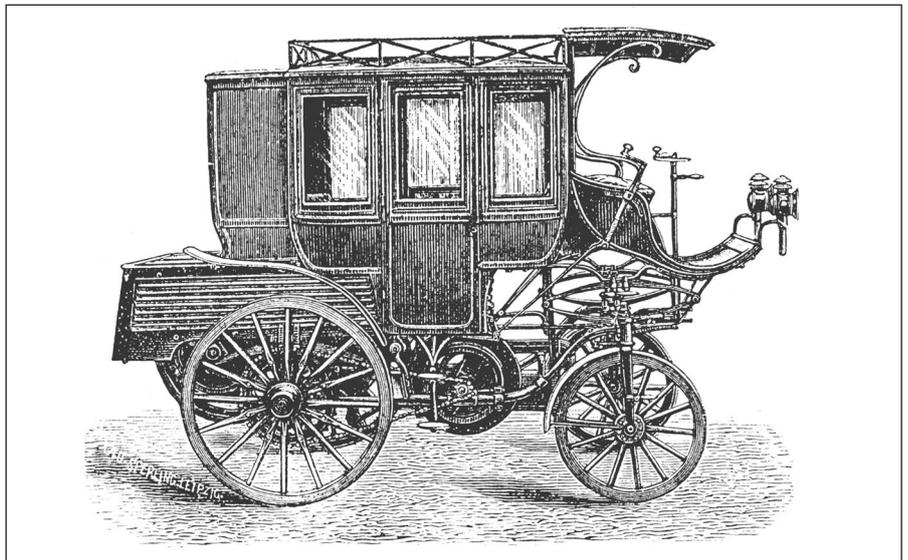
1893 ließ er sich von einer durch Dessau fahrende Benz-Victoria zum Automobilbau anregen. Gemeinsam kauften er und der Klempnermeister Fritz Koch eine Benz-Victoria. Mit diesem Vis-à-vis-Modell bedienten sie unter der Bezeichnung Motorwagen-Fahr-Verkehr (Dessau-Oranienbaum-Wörlitz und Dessau-Aken) den wohl ersten verbrennungsmotorischen Taxi-Linienverkehr der Welt vom 17. September 1893 bis 22. September 1899 nach einem festen Fahrplan.

Lutzmann entwickelte einen liegenden, wassergekühlten Motor mit vertikal stehendem Schwungrad und eigener Zündung. Je nach Ausführung (1500 bis 3500 ccm) erbrachte er 1,5, 2,5, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9 PS Leistung. Wie bei Benz wurde er im Heck eingebaut.

Im Mai 1894 lief der erste Lutzmann-Patent-Motorwagen, gelenkt mit einer eigenen Achsgabelenkung. Der Antrieb erfolgte über Riemen und Ketten auf die Hinterachse, bemerkenswert waren die nachstellbaren Kugellager an den Räderachsen. Seine Erfindungen ließ sich Lutzmann in Deutschland (einige unter dem Namen seines Schwagers Carl Erben aus Raguhn in Anhalt) und England patentieren.



Lutzmann-Lieferwagen 1896 ¹



Lutzmann Pfeil VI aus dem Jahr 1895 ¹



Lutzmann-Omnibus von 1895 im russisch-polnischen Kohlenrevier ^{Opel}

Lutzmann gab seinem 25 km/h schnellen Fahrzeug den Namen Pfeil. Noch im gleichen Jahr ging ein Modell Pfeil I (Zweitzer, 3 PS) nach Paris. Kunden fand Lutzmann auch in Aden (Süd-Arabien), England, Österreich und Ungarn. Gefertigt wurden die folgenden weiterentwickelten Modelle und Aufbauten nach Kundenwunsch.

Ohne großes Aufsehen entstand 1895 der vielleicht älteste Omnibus der Welt mit Verbrennungsmotor (9 PS ?). Seine 16 Sitzplätze waren in eine erste und eine

zweite Klasse aufgeteilt. Der 20 km/h schnelle Omnibus beförderte jahrelang Arbeiter im Kohlenrevier von Petrikan in der damals polnischen Ukraine (Russisch-Polen). Ein weiterer Bus (8 PS) mit 14 Sitzen wurde nach Quito in Ecuador geliefert. Es handelte sich wahrscheinlich um den Typ Pfeil V (8 PS) mit einem straßenbahnähnlichen Fahrerstand. Diese Modelle hatten bereits eine Achsschenkellenkung.

Erste hochbeinige Lieferwagen bereicherten das Programm 1895. Den

ersten Typ Pfeil VI (ca. 0,6 t Nutzlast) mit 5-PS-Motor orderte der Londoner Vertragshändler Julius Harvey & Co., 11, Queen Victoria St., London, E.C., für die englische Seifenfabrik Sunlight Soap. Dieses Fahrzeug nahm anlässlich des London-Brighthon-Run am 14. November 1896 teil, mit dem Englands Automobilisten die Aufhebung des Locomotiv Act von 1865 (Red flag act) feierten.

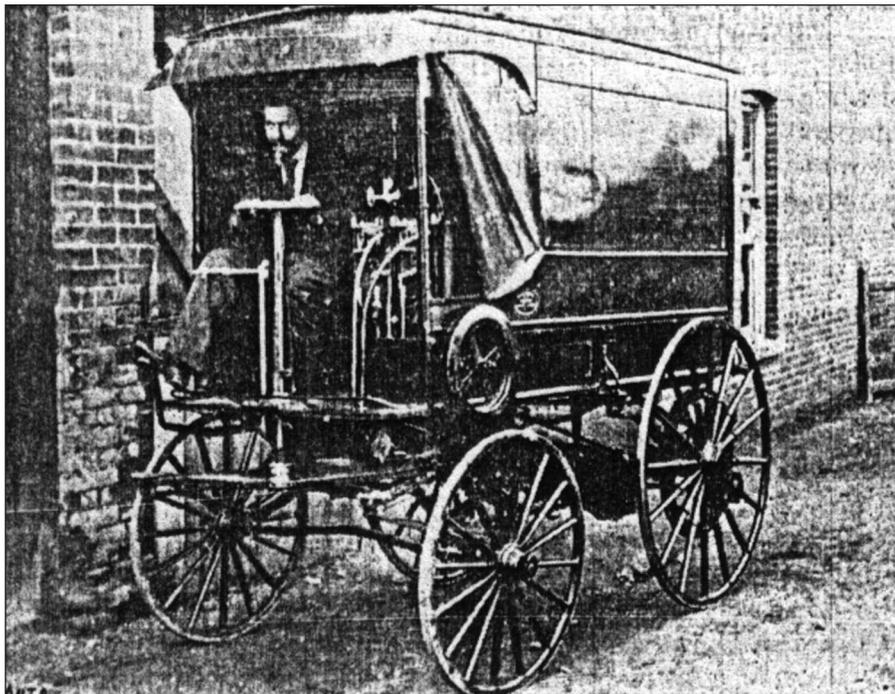
Neben zwei weiteren Lieferwagen für England, wo ab 5. Dezember 1896 der Generalvertreter für Großbritannien und Irland John Adolphus Koosens, 1 Sussex Place, Southsea, die Lutzmann'schen Pfeile unter der englischen Bezeichnung Arrow vermarktete, baute der Dessauer Reklame- bzw. Paketwagen den Pfeil Typ VI für das Leipziger Warenhaus Pohl und die schwedische Post. Ihnen ähnlich war der Typ Pfeil-Break (5 PS), eine Art Kombinationswagen für maximal acht Personen, der auch zum Warentransport verwendet werden konnte.

Des weiteren entstanden ein Motor-Postwagen Typ Pfeil IV als kleiner, kutschenartiger, geschlossener Sechssitzer-Omnibus (6 PS) sowie ein achtsitziger Omnibus Pfeil V (7–8 PS) mit Achsschenkellenkung.

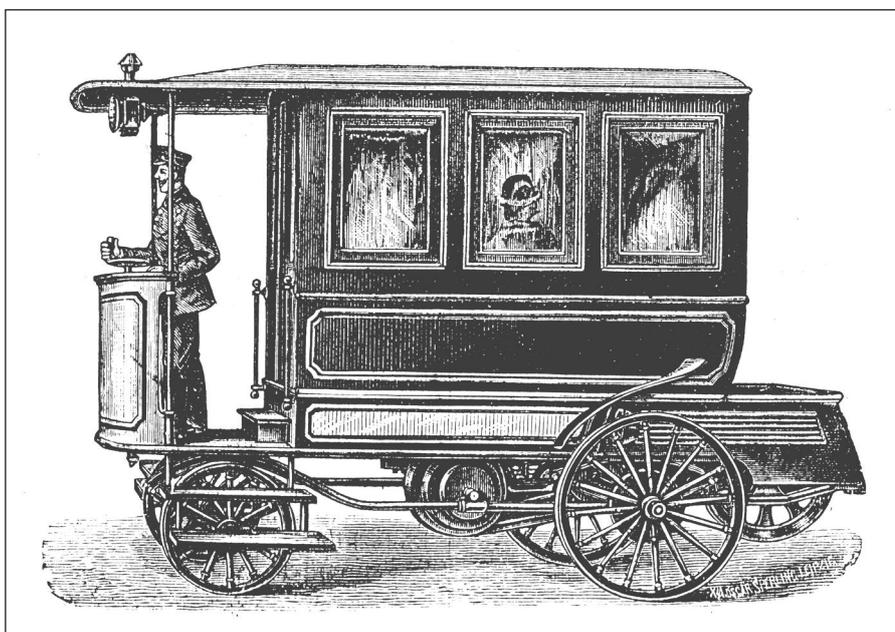
Um der Nachfrage gerecht zu werden, errichtete die 1895 gegründete Anhaltische Patent-Motorwagenfabrik F. Lutzmann vor Dessau (Wasserstadt 27) eine neue Fabrik, die ihren Betrieb zum Jahresbeginn 1897 aufnahm.

Im Motor-Dreiradbau erprobte sich Lutzmann ebenfalls. Sein 1898 bekannt gewordenes Versuchsmodell (1,5 PS) war jedoch schon durch die in Betrieb befindlichen französischen de Dion-Bouton-Konstruktionen (> Cudell) überholt.

Die Gebrüder > Opel fanden an den Lutzmann-Wagen gefallen und kauften am 21. Januar 1899 die Firma mit allen Patenten und Modellen für 116000 Mark. Sie verlegten die Fertigung nach Rüsselsheim und begründeten so den bis heute währenden Opel-Automobilbau. In Dessau waren mehr als 60 Fahrzeuge in 14 verschiedenen Ausführungen von etwa 20 Arbeitern gefertigt worden.



Ein Lutzmann-Lieferwagen nahm wahrscheinlich am Brighton-Run 1896 teil ¹



Dieser Lutzmann-Bus ging wahrscheinlich 1895 nach Quito in Ecuador ¹

Lutzmann engagierte Opel als Chefkonstrukteur. Nach seiner Kündigung 1901 gründete Lutzmann eine Mineralwasser-Getränkefabrik in Gera-Untermhaus, die 1903 in Konkurs ging. Nach einem fast einjährigen Brasilien-Aufenthalt ließ er sich im Oktober 1904 in Zürich nieder und betätigte sich in der Schreibmaschinen-Branche. Die Inflation raubte sein Vermögen in Deutschland. Mittellos kehrte er 1922 nach Deutschland zurück. In Dessau arbeitete er bis 1926 als Archivleiter bei den Junkers-Werken. In einem Rentnerheim in Dessau starb er am 23. April 1930.