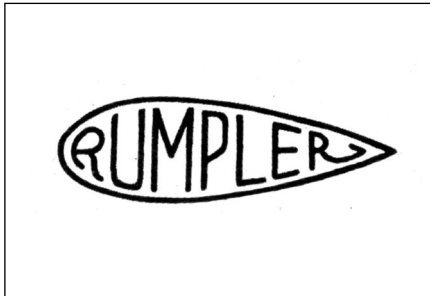


07.12.1916 – 217 797



1921



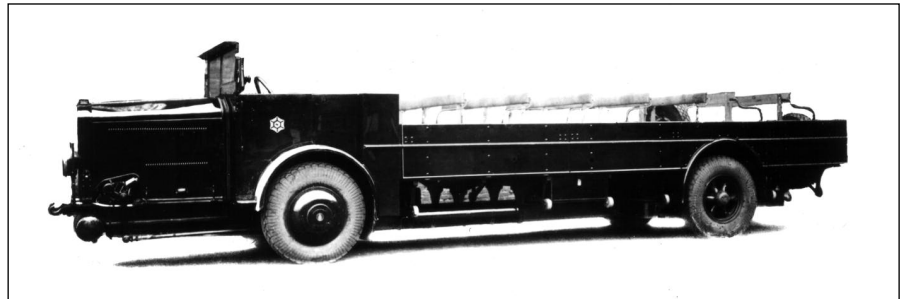
1921

**Rumpler
1929 – 1933**

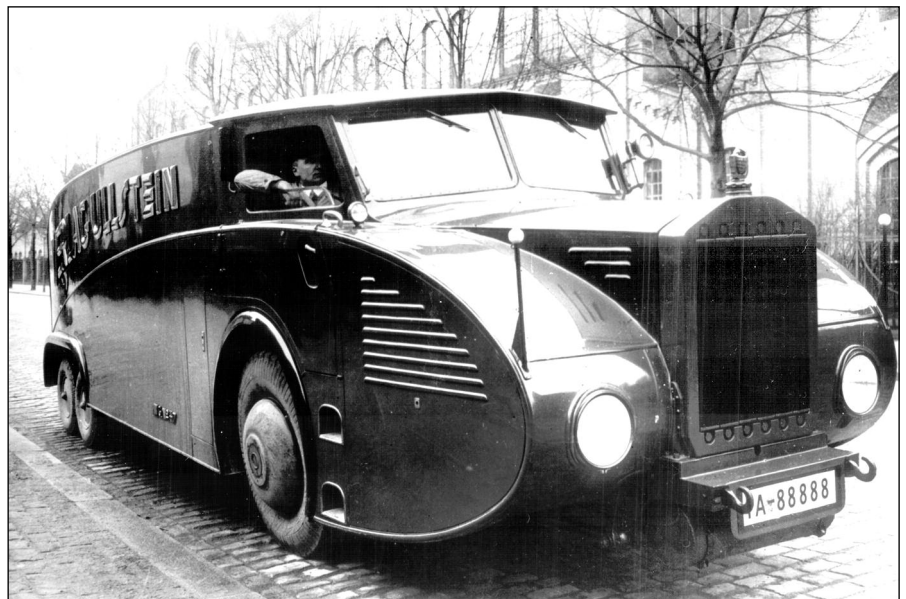
Der aus Wien stammende Konstrukteur und Erfinder Edmund Rumpler (1872–1940) gehört zu den wohl aktivsten Ingenieuren Deutschlands. Seine ersten Erfahrungen hatte er bei der österreichischen Automobilfabrik Nesseldorfer Waggonfabrik (später Tatra), bei der Allgemeinen Motorwagen-gesellschaft m.b.H. sowie der Motorfahrzeug- und Maschinenfabrik, Berlin-Marienfelde (> MMB), erworben. Kurze Zeit war er technischer Direktor der > Centaur Automobilbau-Gesellschaft m.b.H. in Berlin. Ab 1902 entwickelte er bei > Adler die noch heute übliche Motor-Getriebelock-Anordnung. Dort beschäftigte er sich auch mit dem Vorderradantrieb (patentiert 1907). 1903 entstand die erste angetriebene Schwingachse (Pendel-

achse). 1905 bis 1906 arbeitete Rumpler bei der holländischen Firma Spyker, Trompenburg bei Amsterdam, bevor er sich 1908 dem Flugzeug zuwandte. Bekannt wurde Rumpler durch die

Etrich-Rumpler-Taube, ein mit dem Österreicher Igo Etrich konstruiertes Flugzeug. Rumplers Flugzeugentwicklungen spielten auch im Ersten Weltkrieg eine Rolle. 1919 etablierte er den



Rumpler als Polizeifahrzeug 1931



Rumpler auf Dreiachscharis – Expresß-Lastkraftwagen für den Zeitungstransport 1931



Rumpler Omnibus-Vortrieb-fahrgestell 1929¹

weltweit ersten Linienflugverkehr. Durch den Versailler Vertrag vom Flugzeugbau abgehalten, widmete sich Rumpler erneut dem Bau von Automobilen.

1921 erschien der sogenannte Rumpler-Tropfenwagen (Stromlinienfahrzeug), dessen cw-Wert erst in den achtziger Jahren wieder erreicht wurde und der auch kurze Zeit von > Benz & Cie. gebaut wurde.

1926 wandte er sich wieder dem Vorderradantrieb zu, erst bei Pkw und schließlich 1929 in Lastautomobilen und Omnibussen. In Ermangelung einer eigenen Fabrik kooperierte er mit der Vogtländischen Maschinenbau A.-G. (> Vomag), Plauen. Rumpler stellte auf dem 21. Prager Automobilsalon 1929 einen vorderradgetriebenen zweiachsigen Omnibus vor. Das gesamte Antriebsaggregat konnte zur Wartung und Reparatur herausgezogen werden. Eine Schwinghebel-Aufhängung der Hinterräder ermöglichte, den Rahmen sehr tief zu legen und einen durchgehenden Aufbau aufzusetzen. Um die Federauflagen-Konstruktion kam es zu Patentstreitigkeiten mit der tschechischen Firma Tatra, die in Prag eine einstweilige Verfügung erwirkte und Rumplers Omnibusfahrgestell auf dem Stand beschlagnahmte ließ. Mit der Berliner Firma > Voran-Automobilbau-A.-G. schwebten Patent-Prozesse wegen der Vorderrad-Kardangelenke, die Rumpler zum Teil gewann.

Zur Verwertung seiner Patente gründete Rumpler 1929 die Rumpler-Vorntrieb-Gesellschaft m.b.H., Berlin-Charlottenburg, die eine Lizenz an > Henschel & Sohn, Kassel, vergab. Hier entstand das Zweiachs-Fahrgestell des Lkw-Prototyps R u v 29 mit 90/95-PS-Sechszylindermotor von Maybach (Typ OS 6) für 5 t Nutzlast, der auch mit einem Henschel-Sechszylindermotor Typ F (120 PS) erprobt wurde. Henschel & Sohn baute auch einen Schienenomnibus mit Rumplers-Schwingachsenkonstruktion.

Im Oktober 1930 trat die Rumpler-Vorntriebsgesellschaft m.b.H. in Liquidation und Rumpler verfolgte die Arbeit am Vorderradantrieb alleine weiter.

Anlässlich der IAA 1931 stellte man in Berlin auf drei Ständen Rumpler-

Vorntriebswagen aus. Henschel & Sohn zeigte ein dreiachsiges Omnibusfahrgestell mit vier kleinen Hinterrädern, die Karosseriefirma Gottfried Lindner A.-G. präsentierte das Fahrgestell aus Prag mit einem stählernen Omnibusaufbau für die Reichspost (31 Sitze). Am bekanntesten wurde der vom Berliner Verlagshaus Rudolf Ullstein gezeigte dreiachsige Rumpler-Vorntrieb-Versuchslastwagen. Anfänglich war er mit einem 105-PS-Maybach-Sechszylinder versehen und später erhielt er einen 200-PS-Zwölfzylinder der gleichen Firma. Noch 1932 gelang es Rumpler, dem österreichischen Nutzfahrzeughersteller Froß-Büssing eine Lizenz zu verkaufen. Es entstand ein einziger Lkw Typ FBR 1 (Froß-Büssing-Rumpler) als Müllcontainerwagen. Zuletzt erwarb > Henschel & Sohn, Kassel, 1933 die Rumpler-Patente, doch ohne sichtbare Folgen.

Als Jude von den Nationalsozialisten verfolgt und aus der Öffentlichkeit verbannt, starb Rumpler 1940, woran seine Einlieferung in ein Konzentrationslager scheiterte.