

Dr. Ing. Edmund Rumpler

Edmund Rumpler (* 4. Januar 1872 in Wien; † 7. September 1940 in Neu Tollow, Kreis Wismar) war ein österreichischer Flugzeug- und Automobilkonstrukteur mit deutscher Staatsangehörigkeit (seit 1913). Seine berühmtesten Konstruktionen waren die Rumpler Taube, der Tropfenwagen und die späteren Rumpler C-Typen.



Edmund Rumpler studierte 1890–1895 an der TH Wien Maschinenbau und arbeitete bei Eisenbahnwagen-, Dampfmaschinen- und Automobilfabriken, bis er 1898 als Konstrukteur bei der Allgemeinen Motor-Wagen-Gesellschaft Berlin eintrat. 1900 wechselte er zur Daimler-Motoren-Gesellschaft und 1902 als Oberingenieur zu den Adlerwerken in Frankfurt am Main, wo er 1903 die erste Schwingachse erfand. 1903 wurde er Leiter des Konstruktionsbüros der Adlerwerke und entwickelte dort die ersten von diesem Unternehmen selbst konstruierten Automotoren. 1906 gründete Rumpler in Berlin ein technisches Büro, dem er 1908 eine Abteilung für Flugzeugbau angliederte.

Im Oktober 1908 gründete er zeitgleich mit August Euler in Berlin-Johannisthal mit der Rumpler Flugzeugwerke GmbH die erste deutsche Flugzeugfabrik. 1910 baute er die von Ignaz Etrich 1908 entwickelte „Taube“ und konstruierte 1912 den ersten deutschen Flugmotor mit acht Zylindern in V-Form. Aus seiner Fabrik ging während des Ersten Weltkriegs unter anderem die *Bayerische Rumpler-Werke AG* in Augsburg hervor



Da nach dem Ersten Weltkrieg aufgrund des Versailler Vertrages in Deutschland der Bau von Motorflugzeugen verboten war, ließ der Flugzeugbauer Rumpler seine Erfahrungen in ein Automobil-Projekt einfließen. Er entwickelte den Tropfenwagen, mit von oben gesehen tropfenförmiger Karosserie und an einer Pendel-Schwingachse angeordnetem Hecktrieblock (Motor vor, Getriebe hinter der Hinterachse). 1921 stellte er das Fahrzeug auf der Deutschen Automobilausstellung in Berlin vor. Eine besondere Entwicklung stellte der **"Fächermotor"** dar, den Siemens für den neuen "Tropfenwagen" von Edmund Rumpler baute. Hierbei handelte es sich um einen Dreizylinder-"Doppelsternmotor". Er hatte einen Hubraum von 2600 cm³ und leistete 36 PS

bei 2000 U/min.

Es war ein wirtschaftlicher Misserfolg. Nur etwa 100 Fahrzeuge wurden gefertigt. Der Tropfenwagen war eines der ersten „Movie Cars“. Die letzten Exemplare indes fanden ein theatralisches Ende, welches das gesamte Projekt zu symbolisieren schien: Sie gingen an die Ufa, und Regisseur Fritz Lang verwendete sie in seinem Film „Metropolis“ (Monumentaler Stummfilm des deutschen Expressionismus, 1926/1927) als die unheilvolle Entwicklung der Technologie verkörpernde „Zukunftsautos“, aus denen am Ende des Films der Scheiterhaufen errichtet wurde, auf dem die Roboter-„Maria“ verbrannt wurde.

Die beiden letzten erhaltenen Fahrzeuge stehen im Deutschen Technikmuseum Berlin und im Deutschen Museum in München. Der Wagen in München wurde dem Museum von Edmund Rumpler persönlich geschenkt.

1926 verkaufte Rumpler seine Fertigungsstätten an die Udet Flugzeugbau.

1930 gründete Rumpler in Ammendorf (Sachsen) und in Berlin die „Rumpler-Lindner Vorntriebs-Gesellschaft mbH. Im Patentbüro von Edmund Rumpler hatte 1930 die Konstruktionsabteilung und die „Autogena-Blech-Industrie-GmbH-Schweißtechnik“ einen *Frontantriebs*-Lastwagen mit vorderen sowie hinteren Schwingachsen entworfen.

Den bekanntesten Stromlinien-LKW im Nutzfahrzeugbau hatte Rumpler als zwei Einzelstücke 1930 fertiggebaut, die als futuristische Stromlinien Dreiachs-LKW mit „Vornantrieb“ in die Geschichte der Nutzfahrzeugindustrie Eingang fanden. Rumpler musste die Bezeichnung *Vornantrieb* verwenden, weil der Name „Frontantrieb“ zu jener Zeit ein Patent-Name von DKW war.

Der erste LKW Typ RuV 29 hatte einen Maybach-Sechszylinder-Motor mit 90 PS. Der zweite Rumpler-LKW Typ RuV 31 hatte einen 150 PS Zwölfzylinder-V-Motor und konnte 100 km/h schnell fahren. Beide LKW hatten ein Doppelkardangelenk, das die Kraft auf die großen Vorderräder übertrug. Die hinteren Doppelräder wurden in Waagenbalken-Bauart ausgestattet. Continental hatte extra Spezial-Reifen entwickelt, die für Fahrzeuge über 100 km/h geeignet waren.



Der Karosseriebauer Gottfried Lindner in Ammendorf hatte den LKW-Kastenwagen in Zusammenarbeit mit dem Ambi-Budd-Presswerk in Johannisthal und dem Berliner Karosseriehersteller Luchterhand & Freytag in Berlin-Tempelhof angefertigt. Beide Fahrzeuge wurden im Ullstein Verlag als schnelle Zeitungs-Express-LKW eingesetzt. 1943 wurden die Rumpler-LKW durch einen Bombenangriff zerstört.



Rumpler war seit 1900 Redakteur der Fachzeitschrift „Der Motorwagen“.

Während der nationalsozialistischen Herrschaft musste er seine Arbeit wegen seiner jüdischen Herkunft aufgeben. Seine Ehrengrabstätte befindet sich auf dem Südwestkirchhof Stahnsdorf im Block Reformation, Gartenblock III, Erbbegräbnis 28.

R.S.