
Vorwort

Kaum ein anderes Produkt unserer modernen Industriegesellschaft wirkt so tief und so nachhaltig in alle Lebensbereiche unserer modernen Gesellschaft hinein wie das Automobil. Die gesamte landwirtschaftliche und industrielle Produktion, deren Vermarktung und Konsum wäre ohne Auto nicht möglich. Ebenso beeinflusst es den Tagesablauf der meisten Menschen in den Industrienationen, ermöglicht und erzwingt Mobilität, bestimmt Stadt- und Landschaftsplanung, Formen der Architektur und der persönlichen Repräsentation.

In der entscheidenden Phase, in der das Automobil von einem exklusiven Produkt für die Oberschicht zu dem wohl komplexesten industriell gefertigten Massengut wurde, wirkte Wunibald Kamm an dessen Entwicklung maßgeblich mit. Kamm gehörte zu den großen Pionieren und Visionären des Motoren- und Automobilbaus. Es war auch die Zeit, in der die wissenschaftlichen Methoden des Maschinenbaus, der Aerodynamik und der Technischen Mechanik auf alle konstruktiven Teile des Automobils Anwendung fanden und das Zusammenwirken der Komponenten als das konstitutive Forschungsfeld der Kraftfahrzeugtechnik erkannt wurde. Wunibald Kamm hat mit seinem Lebenswerk diese Epoche der Kraftfahrzeugtechnik ganz wesentlich geprägt.

Den beiden Autoren Jürgen Potthoff und Ingobert Schmid verdanken wir die hier nun vorliegende Monographie Wunibald Kamms. Indem sie nicht nur mit tiefem Verständnis die technischen Entwicklungen Kamms und seiner Mitarbeiter darstellen, sondern dessen Lebenswerk unter den Voraussetzungen seiner Lebensumstände, seiner frühen beruflichen und vor allem auch unter den Bedingungen der gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen seiner Zeit beschreiben, wird aus der Monographie einer herausragenden Forscherpersönlichkeit zugleich eine Darstellung der Automobilforschung von den 1920er bis in die 1960er Jahre.

Schon bei Kamms früher Entwicklung eines leichten und preiswerten Personenkraftwagens mit Vorderradantrieb und mit bis dahin ungekannten guten Fahreigenschaften zeigten sich die zahlreichen Hindernisse, mit denen die technische Forschung zu rechnen hatte: Die Serienproduktion scheiterte an Vorbehalten der Unternehmer gegen die hierfür notwendigen hohen Investitionskosten. Doch Kamm gehörte zu den Persönlichkeiten, die stets gegen Widerstände ihren Weg zu gehen wussten. So gründete er in wirtschaftlich schlechten Zeiten 1930 das Forschungsinstitut für Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart (FKFS). Hier verhalfen ihm drei große Fähigkeiten zum Erfolg: Sein Organisationstalent, das auch die notwendige Überzeugungskraft bei politischen Stellen und Geldgebern aus der Wirtschaft einschloss, sein Talent der Mitarbeiterführung und seine Fähigkeit, diese zur selbständigen und

eigenverantwortlichen Lösung zu führen, und schließlich seine Ideen und Visionen. Letztere beruhten eben nicht nur auf den klassischen ingenieurwissenschaftlichen Zielen wie Effizienz oder Verbesserung des Wirkungsgrades, sondern schlossen auch aus heutiger Sicht moderne Ziele für das Wohl der Gesellschaft ein, etwa die Verringerung der Zahl der schweren Unfälle durch die Verbesserung der Fahrstabilität oder die Fortschritte im wirtschaftlichen Betrieb von Kraftfahrzeugen. Dies ist eine Aufgabe, die heute wohl noch dringlicher ist, als Wunibald Kamm es zu Lebzeiten hätte voraussehen können. Berühmt wurde Wunibald Kamm aber als unermüdlicher Verfechter der Fahrzeug-Aerodynamik verbunden mit der Entwicklung des nach ihm benannten „Kamm-Hecks“ oder „K-Hecks“. Es bestimmt bis heute wichtige Bauformen moderner Personenkraftwagen.

Jürgen Potthoff und Ingobert Schmid haben in der Fachliteratur und in Archiven umfassende Recherchen vorgenommen. Insbesondere die Auswertung der Unterlagen des Forschungsinstituts für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart (FKFS) und von Kamms Nachlass erlaubte es ihnen, einen umfassenden Überblick über alle Forschungsprojekte Wunibald Kamms zu gewinnen. So war es auch möglich, auf breiter Quellengrundlage der Frage nach der Verantwortung des Ingenieurs in Diktatur und Krieg am Beispiel der Entscheidungen Wunibald Kamms nachzugehen.

Wunibald Kamm gehörte zu der ersten Gruppe deutscher Wissenschaftler, die von der amerikanischen Besatzungbehörde nach Ende des Zweiten Weltkrieges in die Vereinigten Staaten gebracht wurde. Diese Zwangübersiedelung war ohne Zweifel eine Zäsur in Kamms wissenschaftlicher Arbeit. Zwar versucht er in dem von ihm bewunderten Land in der Kraftfahrzeugforschung wieder Fuß zu fassen, doch wollte dies nach Trennung von dem von ihm gegründeten Forschungsinstitut in Stuttgart und auch nach der Rückkehr nach Deutschland nicht mehr in dem gewünschten Umfang gelingen. Seine Ideen und Visionen stecken aber noch heute in jedem Auto: Kamms Streben nach Optimierung von Fahrsicherheit, Fahrleistung und Wirtschaftlichkeit ist aktueller denn je. So ist den beiden Autoren insbesondere auch dafür zu danken, dass sie mit der Lebensgeschichte Wunibald Kamms nicht nur dessen Leistungen darstellen, sondern auch das herausarbeiten, was den Ingenieur Kamm auszeichnete, was unabhängig von historischen Entwicklungen wichtig bleibt und was wie zu Zeiten Kamms auch in Zukunft für den technischen Fortschritt vonnöten sein wird: **Kreativität, Phantasie und Visionen.**

Stuttgart
im Februar 2011

Dr. Norbert Becker
Leiter des Universitätsarchivs Stuttgart

Wunibald I. E. Kamm - Wegbereiter der modernen
Kraftfahrttechnik

Potthoff, J.; Schmid, I.C.

2012, XIV, 379 S. 276 Abb., Hardcover

ISBN: 978-3-642-20302-2