

Claus Luthe. Eine Retrospektive.

Autor: Christian von Klösterlein

Claus Luthe wurde am 8. Dezember 1932 in Wuppertal geboren.
Der großartige Mensch und begnadete Designer verstarb am 17. März 2008.

Claus Luthe lernte das Fach des Karosserieschlossers und Karosseriespenglers beim Omnibusbauer Voll in Würzburg. 1954 legte er während seines Studiums, das er 1953 aufgenommen hatte, die Meisterprüfung im Karosseriebauer-Handwerk ab, und er absolvierte sein Studium an der Fachschule für Karosserie- und Fahrzeugbau in Kaiserslautern als 'Karosserie- und Fahrzeug-Ingenieur'. Nach einer kurzen Tätigkeit bei Fiat in Heilbronn ging er 1956 als Designer und Karosserie-Konstrukteur zu NSU nach Neckarsulm, wo er 1966 Chefdesigner wurde.

Nach der Fusion mit Audi war er Leiter einer von zwei Design-Abteilungen von Audi in Ingolstadt. Von 1976 bis 1990 war er Chefdesigner der BMW AG in München. Die herausragende Leistung von Claus Luthe, an die wir bei seinem Namen denken, ist die Karosserie des Ro 80. Dieser Wagen ohne Vorgänger und ohne direkte Nachfolger war bei seinem Erscheinen 1967 eine Sensation, denn er brach vollkommen mit allen Traditionen der Formgebung. Der Bug war niedrig, das Heck hoch, und es gab beinahe keinen Chromzierrat, alles war schlicht und harmonisch und von einer beinahe italienischen Eleganz. Der Dachaufbau schien mit seinen dünnen Streben auf dem Wagenkörper zu schweben. Wenn manchmal in der Werbung die Rede war von der "Karosserie aus dem Windkanal" oder der Form "die der Wind sich selbst gezeichnet hat" winkte Claus Luthe nur müde ab. Es lag ihm nicht, sich selber in den Vordergrund zu schieben.

Wie wegweisend der Ro 80 damals war und wie sein Einfluß noch lange nachgewirkt hat, wird deutlich wenn man ihn erst neben seine Jahrgangsgenossen von Mercedes, Opel und Ford stellt und dann neben viel spätere Modelle der deutschen Autoindustrie, vor allem neben die Audis der 90er Jahre. Erst dann wird deutlich, wie groß der Sprung nach vorne war.

Claus Luthe, ein hervorragender Fachmann und ein Mann von vielen Erfolgen

Die Vorgabe, die Luthe damals bei NSU bekam, war ein Wagen der gehobenen Mittelklasse, in dem der Wankelmotor gut zur Geltung käme. Da NSU in diesem Marktsegment noch nicht etabliert war, gab es keinen Hausstil oder eine Design-Hierarchie die zu respektieren war. Man wollte von Luthe eine Karosserie die von außen ahnen ließ was an revolutionärer Technik darunter steckte.

Wenn man sich nur auf den NSU Ro 80 konzentriert, wird man Claus Luthe aber nicht gerecht. Die Liste der von ihm entworfenen Fahrzeuge ist umfangreich, und fast alle sind erfolgreich oder sogar Meilensteine.

Hier die wichtigsten (wo nichts anderes vermerkt ist stammt der Gesamtentwurf von Claus Luthe):

NSU Prinz 4

NSU Prinz 1000/1100/1200 und TT/TTS

NSU Wankel-Spider (auf Basis des Sportprinz von Bertone)

NSU Ro 80

NSU/VW K 70 (für die Serie durch VW verändert)

Audi 50/VW Polo und Derby

Audi 100 (Interieur)

BMW Motorrad R 80/K100/K 75

BMW Baureihe 5 (1981)

BMW Baureihe 3 (1982)

BMW Baureihe 7 (1986)

BMW Baureihe 5 (1987)

BMW 8er Coupé (1989)

BMW Baureihe 3 neue Version 1990, und nachfolgend alle weiteren Varianten

BMW 7er neue Version (1994).

Die Firmen Audi NSU und Audi haben Herrn Luthe hervorragende Zeugnisse ausgestellt, in denen ihm neben seinem Fachkönnen bestätigt wird, daß er in seiner ruhigen und sachlichen Art viele Impulse gegeben hat, sich nie scheute neue Wege zu gehen, wobei er stets Form und technische Funktion in Einklang zu bringen vermochte. Die Herren Piëch und Habel betonen bei seinem Weggang aus Ingolstadt, daß er "aufgrund seines beruflichen Werdeganges und seiner Erfahrungen über ausgezeichnete Kenntnisse verfügt und sein Fach einschließlich der technischen Erfordernisse von Grund auf beherrscht". Und immer wieder tauchen Worte auf wie "Ausdauer", "Zielstrebigkeit", "neue Impulse" und "Mitarbeiter motivieren".

Kein Personenkult damals bei NSU

Frau Luthe sagte mir einmal, daß der Ro 80 derjenige Entwurf sei "mit dem mein Mann am meisten identifiziert wird". Oft wurden jedoch seine Verdienste um den Ro 80 heruntergespielt, auch (und gerade) in NSU-Publikationen. Das ist u.a. eine Folge davon, daß in der Pressemappe, die Ende August 1967 bei der Vorstellung des Ro 80 von NSU verteilt wurde, nach einem Vorstandsbeschluß alle Namen von Mitarbeitern, die daran beteiligt waren, gestrichen worden waren. Zuvor waren allerdings von allen wichtigen Mitarbeitern schon Fotos in ihrer Arbeitsumgebung oder mit dem Ro 80 gemacht worden; einige davon haben wir aus dem NSU-Archiv erhalten – unveröffentlicht von NSU.

Zur Findung der Karosserieform des Ro 80 hat Claus Luthe gesagt, daß er sie beinahe intuitiv gezeichnet und geformt hat, wobei er natürlich Erkenntnisse aus der Aerodynamik verwendete.

Die Konstrukteure hatten bestimmte Vorstellungen, was sie von der Karosserie erwarteten:

Erhöhung der Radlasten durch die Aerodynamik. Das wurde erreicht durch die Neigung der Karosserieoberseite, insbesondere der Motorhaube.

Druckmittelpunkt bei Fahrtwind möglichst hinter dem Schwerpunkt. Wurde durch das gegenüber der Frontpartie überhöhte Heck erreicht, das außerdem den cw-Wert günstiger machte.

Verbesserung des Fahrverhaltens bei Luftstörkräften (Seitenwind). Realisiert durch Verkleinerung des Strömungswiderstands der Frontpartie bei seitlichem Umblasen. Keine markante störende Stoßstange, glatte Fahrzeugfront.

Verringerung der Auftriebskräfte bei Hochgeschwindigkeit (Erhöhung der dynamischen Radlast). Erreicht durch den in der ganzen Länge gewölbten Boden.

Die Frontscheibe ist sphärisch, d.h. in allen Achsen gebogen und voll in die Karosserielinie integriert, genauso wie die Scheinwerfer - ein Vorgriff auf Stilelemente und Techniken der neunziger Jahre!

Ein 1:5-Modell wurde im September 1965 zwei Tage lang im Windkanal getestet, aber wenn man sich dieses Modell, das 1:1-Holzmodell und den fertigen Wagen ansieht, erkennt man, wie wenig noch geändert wurde. Erst das produktionsreife fertige Auto wurde ausführlich im Windkanal getestet. Die bekannten Fotos aus dem Windkanal mit den 978 oder 987 aufgeklebten Wollfäden, die so schön anliegen, wurden mit einem der 15 handgefertigten Vorserienwagen aus Stahl und Blech gemacht. Was zwischen den Entwicklungsmodellen und dem endgültigen Wagen geändert wurde, waren Kleinigkeiten:

Die beim 1:5-Modell und dem Holzmodell über das Dach durchlaufenden Sicken der Motorhaube und des Kofferdeckels mussten entfallen, da sie in dem zunächst geplanten Dach aus gebürstetem Edelstahl nicht zu realisieren waren; das unter Glas zwischen den Scheinwerfern liegende vordere Nummernschild mußte einem größeren Lufteinlaß weichen; die ersten Radausschnitte waren ästhetisch einfach nicht befriedigend (Claus Luthe fand die endgültigen Radausschnitte vorn auch nicht passend, sie waren zu groß geworden, als man zur Verbesserung des Komforts mehr Federweg einbaute ohne den Radausschnitt anzupassen).

Nach den Windkanalversuchen wollte man noch die Luftein- und -Auslässe etwas modifizieren, was dann aber aus Kostengründen unterblieb.

Falsche Legenden

Auch in kompetente Bücher wie das von Olaf von Fersen 1985 herausgegebene "Jahrhundert Automobiltechnik" schleicht sich die Aussage "Entwurf Ewald Praxl" ein, oder Ronald Barker, Chefredakteur von CAR, bringt den irgendwann mal bei NSU gesichteten Italiener Pio Manzu mit dem Ro 80 in Verbindung. Claus Luthe hat sich gegen diese Legenden (oder Geschichtsverfälschungen?) stets in freundlichem Ton aber immer sehr bestimmt gewehrt, einmal sagte er ‚old rum gains by aging, old rumours don't‘.

Allerdings, die Linie des Ro 80 wurde vielfach als italienisch-elegant empfunden. Dazu Claus Luthe: "Die Italiener können traumhafte Coupés bauen, aber bei den Limousinen sind sie deutlich schlechter."

Bei BMW kam Claus Luthe in eine Umgebung, die technisch fortschrittlich aber im Design konservativ war. Es herrschte noch die von Wilhelm Hoffmeister bei der ‚neuen Klasse‘ eingeführte Linie, von Paul Bracq behutsam weiterentwickelt. In kleinen Schritten hat Claus Luthe dann ein BMW-Modell nach dem anderen aufgewertet, flotter gemacht, bis alle BMW-Baureihen ‚Luthe-Modelle‘ waren. Und hier konnte er auch seine Ideen von einem funktionellen und stilistisch ansprechenden Arbeitsplatz des Fahrers verwirklichen. Dies ist eine oft unterschätzte Leistung von Luthe bei BMW.

Meine Legende Luthe

Was mir bei der Durchsicht aller Unterlagen, die ich von und über Claus Luthe besitze, immer wieder auffällt, ist einerseits der enorme Durchbruch, den er mit dem Ro 80 erzielt hat, und andererseits seine handwerklich-akribische Feinarbeit, das nie nachlassende Ringen um gute Lösungen; dabei ging es keineswegs um die Perfektion, nein, Claus Luthe sagte mehrfach, dass jedes gelungene Design eine kleine Ungereimtheit haben müsse, weil sie daraus ihre Spannung bezieht.

Claus Luthe war nach meiner Meinung einer der letzten Designer, die als Einzelperson große Entwürfe abgeliefert haben. Ich stelle ihn in meiner persönlichen Ehrengalerie an die Seite von Raymond Loewy und Graf Goertz, in einer anderen Gruppe als Farina und Bertone, aber auf der gleichen Stufe.

Aussagen von Claus Luthe zum Entwurf des Ro 80

„Eine große Firma kann mehr Dream-Cars schaffen, aber ich hatte niemals die Zeit, nur so zum Spaß ins wildeweg zu entwerfen. Wir müssen langlebiger bauen, und das was zum Zeitgeschmack paßt.‘ Da der Ro 80 seiner Meinung nach von vielen mehr als Leithammel und nicht als folgsames Schaf angesehen wird, fügt er hinzu: ‚Wir alle hoffen, daß der Ro in dieser Beziehung geschmacksbildend ist.“

Claus Luthe im März 1968 in einem Interview mit Jerry Sloniger von CAR

„Gutes Design sieht man nicht.“

Claus Luthe in einem Vortrag 1998 im Focke-Museum Bremen

„Ich sollte laut Vorstand nur einen „Eyecatcher“ machen. Ich sollte ein Auto entwickeln, damit die großen Firmen sehen konnten, daß man mit dem Wankelmotor auch große Autos bauen konnte. Deshalb konnte ich auch das Package selbst entwickeln.“

Claus Luthe in einem Brief an den Autor vom 30.1.2000, geschrieben von seiner Frau, von ihm unterzeichnet

„Wie Sie ja wissen, wurden die ‚persönlichen Vorstellungen‘ (gemeint sind die Vorstellungen der am Ro 80 beteiligten Ingenieure bei der Presse-Präsentation des Ro 80. CvK) von Herrn Praxl boykottiert und in seinem Sinne geändert. Ich habe meine zwei Fotos als Beweis beigefügt – Sie können die ruhig veröffentlichen.“

Claus Luthe in einem Brief an den Autor vom 30.03.2000