

Sehr geehrte Damen und Herren

Selbstverständlich bin ich Ihrer Einladung zum heutigen Treffen gerne gefolgt und fühle mich geehrt – als verantwortlicher Designer des Ro 80, der - wie Sie wissen - sicher mein bisher spektakulär-gelungenster Entwurf war. Doch bevor ich einiges von der Entwicklungsgeschichte dieses Wagens aus meiner Sicht erzähle, möchte ich mich nochmals vorstellen:

Geboren wurde ich 1932 in Wuppertal-Barmen - verwandtschaftliche Wurzeln väterlich-großmütterlicherseits führen sogar hier nach Hilchenbach (Familiennamen Stecher!).

Nach Schulabschluss 1948 in Würzburg - ins Frankenland wurde meine Familie durch Kriegseinwirkung verschlagen - wollte ich eigentlich Architekt werden - machte aber dann ein Karosserie- und Fahrzeugbau-Praktikum bei der Karosseriefabrik Voll in Würzburg, mit Abschluss der Lehren Karosserieschlosser und Technischer Zeichner im Karosseriebau. Die Firma Voll in Würzburg war eine Karosserie-fabrik mit ca. 600 Mitarbeitern und machte seinerzeit alle Arten von Lieferwagen, Busse, Möbelwagen, Reklamewagen, Polizeifahrzeuge etc.

Nachdem ich mich dann entschlossen hatte, Karosserie-Entwerfer für Personenwagen zu werden - Designer war noch ein relativ unbekannter Name in Deutschland – angeregt hauptsächlich durch schnittige italienische und amerikanische Wagen in Auto-Magazinen anfangs der 50iger Jahre, ging ich auf die Fachschule für Karosserie- und Fahrzeugbau nach Kaiserslautern und beschäftigte mich dort, außerhalb des zu absolvierenden Standard-Schulprogramms - nur mit Entwerfen von Automobilen. Auch legte ich an der Handwerkskammer in Kaiserslautern mit Erfolg die Meisterprüfung im Karosseriebau ab - entworfen und gebaut hatte ich - mit 3 weiteren Meister-Aspiranten - eine 2-türige Limousine auf DKW F 91 Fahrgestell. Als Abschlussarbeit der Fachschule zum Karosserie- und Fahrzeugbau-Ingenieur entwarf ich ein 4-Fenster hydraulisches Cabriolet auf BMW 502 Fahrgestell! Erste Stelle nach Abschluss der Fachschule war für ca. 2 Jahre die Fa. Fiat in Heilbronn - eine kleine PKW-Außenentwicklungsabteilung für Turin - ich arbeitete dort als Karosserie-Konstrukteur und - wann immer Möglichkeit vorhanden war - als Designer. Erwähnenswerter Wagen, an welchem ich mitarbeitete: der 1957 in Serie gegangene Fiat 500. Genauso „klein angefangen“ hatte ich 1955 bei der Hochzeit mit meiner lieben Frau Trudi, die sich auch sehr freut, heute hier und bei Ihnen zu sein!

Ab Juli 1956 bekam ich von den NSU-Werken im benachbarten Neckarsulm die Chance, eine Design bzw. Stylingabteilung aufzubauen. Als bis dato „Nur-Motorrad-Fabrik“, entwickelte man dort gerade das erste Automobil, den Prinz I - der 1958 in Serie ging - und merkte und meinte, nicht mehr ohne Designer zukünftig auskommen zu können. Neben dem Ro 80, meine Damen und Herren, arbeitete ich noch am Prinz I, II und III mit – sowie am Sportprinz - von Bertone in Italien entworfen - woraus ich später den Wankel-Spider (erstes Wankelauto überhaupt - 1964 erschienen) als Roadster entwickelte.



An Zweirädern arbeitete ich am T-Moped und TT-Sportmoped und entwarf das Quick-Leichtmotorrad. Erstes allein entworfenes Automobil von mir war der Prinz 4 - 1961 erschienen - und von diesem abgeleitete Varianten wie NSU 1000 und NSU 1200 sowie die TT- und TTS-Typen. Als letztes Auto bei NSU entwarf ich den K 70, den ich, wie mir seinerzeit niemand glaubte, nach dem Ro 80 entworfen hatte – und 1970 - durch VW leicht verändert, dort in Serie ging.

1971 bis 1976 war ich bei AUDI als Chefdesigner in Ingolstadt. Meine „Spuren“ finden Sie im AUDI 50, der später als VW Polo herauskam und von diesem abgeleitet und 1977 auf den Markt gekommen, den VW Derby. Ebenso entwickelte ich das Interieur des 1976 erschienenen AUDI 100 - ein Vorläufer des derzeitigen.

Die nächste und sicherlich letzte Station in meinem Designerleben war und ist die Firma BMW AG in München, wo ich seit 1976 als Chefdesigner tätig bin:

Kurz einige unter meiner Leitung entworfene Typen: 5er Serie 1981; 3er Serie ab 1982 mit allen bisher erschienenen Varianten, bzw. Abwandlungen; Motorräder K 100 und K 75 sowie der bisher als letzter Wagen erschienene neue BMW 7er - ab September 1986 in Serie - und am 5 März dieses Jahres in Genf mit dem begehrten Car-Design-Award-Preis ausgezeichnet. Weitere Modelle sind in der Entwicklung und Serienvorbereitung.

Claus Luthe
16./17.5.1987

