

## NDB-Artikel

**Röhr**, Hans *Gustav* Automobilkonstrukteur und -Unternehmer, \* 10.2.1895 Uerdingen bei Krefeld, † 10.8.1937 Koblenz, ♂ Uerdingen. (katholisch)

### Genealogie

*V* →Gustav (1844–1914), Gründer e. Mahl- u. Bleiwerks in Caldenhausen b. Ue. 1872, *S* d. →Gustav (1811–48), Goldschmied u. Juwelier in Mühlheim b. Köln, u. d. Henriette Friederike Schindler (1816–1903);

*M* Clara (1865–1917), *T* d. →Franz Lauffs (1831–1910), Dr. phil., Gymnasial-Oberlehrer u. Bleiwarenfabr. in Köln, u. d. Barbara Theresia Mathilde Frambach (1835–1921);

3 *B* →Franz (1896–1956), Ing. u. Techn. Geschäftsführer, →Theodor (1897–1978), Kaufm. u. Geschäftsführer, →Wilhelm (1901–45), Kaufm.;

*Schw* →Constanze (1898–1955), alle Mitgesellschafter u. Mitinh. d. Bleiwerke Gebr. Röhr;

– ♀ Kensington (County of London) 1930 Marguerite gesch. Delage (1894–1980), *T* d. Jules Capelle (\* 1868), Metzger in Laon;

2 *S* →Frank G. Rohr (1922–98), Kaufm. u. Kfz-Händler, →Michael Gast (\* 1938), Kaufm. u. Gründer d. Röhr-Archivs in München (s. *L*).

### Leben

Bereits während seiner Schulzeit 1905–11 am Realprogymnasium in Uerdingen interessierte sich R. für den Flugzeugbau. Durch Vermittlung von →Joseph Dauben (1889–1960) kam er 1911 als Praktikant zu den „Rhein. Aerowerken“ in Düsseldorf-Oberkassel. Zusammen mit Dauben baute er 1912 ein Flugzeug mit Fünfzylinder-Sternmotor aus Motorradzylindern und stabgestützten Tragflächen. 1914 als Flieger freiwillig in den Kriegsdienst eingetreten, konstruierte er 1917 als Fliegerleutnant im Automobilwerk „Priamus GmbH“ in Köln-Sülz einen 600 PS-Höhen-Flugmotor, setzte dessen Bau durch finanzielle Beteiligung an der Firma durch und war 1919–21 Geschäftsführer. 1919 stellte er zusammen mit Dauben einen Leichtbau-Zweisitzer mit luftgekühltem 1,5 Liter-Vierzylindermotor, Schwingachse vorn und Rahmenboden-Plattform vor, seinen ersten Prototypen. 1920 folgte ein Viersitzer mit Vierradbremse und Breitspur. Mit beiden Prototypen war R. dem Stand der Technik zehn Jahre voraus. 1917–25 auch Mitinhaber und Mitgesellschafter der Bleiwerke Gebr. Röhr in Uerdingen, nahm er nach dem Konkurs von Priamus 1921 Kontakt zu dem Berliner Unternehmer und Flieger Carl Bolle (1893–1955) auf, der soeben eine Motoren- und Automobilwerkstatt (Bolle & Fiedler Automobilbau)

in Berlin-Charlottenburg eröffnet hatte. Hier konstruierte R. 1924 seinen dritten Prototypen, einen fünfsitzigen Vollschrwingachser mit Sechszylinder-Motor von Protos und Schubkastenrahmen, der sich durch außergewöhnlich gute Straßenlage auszeichnete. Als es ihm nicht gelang, eine Lizenz zum Bau des Wagens zu vergeben, gründete er 1926 mit →Hugo Greffenius (1876–1954) und dem Frankfurter Bankhaus Hirsch & Co. die „Röhr Auto AG“ in Ober-Ramstadt bei Darmstadt. 1927 ging ein 2,25-Liter Achtzylinder-Wagen in Serie, der auf der Internat. Automobil- und Motorradausstellung in Berlin 1928 für Aufsehen sorgte. Insgesamt wurden 1100 Exemplare gebaut, ehe R. infolge der Weltwirtschaftskrise 1930 Konkurs anmelden mußte; 1931 übernahm eine Schweizer Holdinggesellschaft die Firma als „Neue Röhr-Werke AG“ und baute noch 250 Autos. R. mußte ausscheiden und wurde Chefkonstrukteur, Technischer Direktor und stellv. Vorstandsmitglied der „Adler-Werke AG“ in Frankfurt/M. Hier konnte er seine Ideen in größeren Serien verwirklichen und den Frontantrieb entwickeln. Schon auf dem Genfer Autosalon 1932 zeigte sich R.s Erfolg mit dem 1,7-Liter „Trumpf“, von dem über 25 000 Stück gebaut wurden, 1934 folgte der preisgünstige „Trumpf Junior“, der über 100 000 mal gebaut wurde und 1935 eine siebentägige Rekordfahrt auf der Avus über fast 13 000 km absolvierte. In einer 10 000 km-Fahrt des „Trumpf“, bei der eine Spitzengeschwindigkeit von 123,6 km/h erreicht wurde, prüfte R. die Autobahn-Festigkeit des Motors und bewies zusammen mit den Aerodynamikern Paul Jaray (1889–1974) und Reinhart Frhr. v. König (1899–1992) die praktische Tauglichkeit der Stromlinienform. 1936–39 folgten Starts in den 24 Stunden-Rennen von Le Mans und Siege in Langstreckenfahrten. Als der Adler-Vorstand R. finanziell nicht am Lizenzbau des „Trumpf“ in Belgien (Impéria) und Frankreich (Rosengart) beteiligen wollte, schied R. 1935 aus und trat auf Betreiben von →Emil Georg v. Stauß (1877–1942) die Nachfolge Hans Nibels (1880–1934) bei Daimler-Benz als Technischer Direktor und Leiter des Pkw-Konstruktionsbüros an. Seine sehr progressive Frontantriebs-Typenreihe von Vier- bis Achtzylinder-Boxermotoren wurde allerdings nur 54 mal gebaut. R. konstruierte 1936 die Hinterachse des neuen Mercedes-Rennwagens W 125 (Bauart De Dion) und entwickelte einen preisgünstigen Vierzylinder-Pkw sowie größere Modelle mit 2,3-, 3,2- und 4-Liter Hubraum. Ferner war er maßgebend am Bau einer Vorserie des Volkswagens durch Daimler-Benz 1936 in Sindelfingen und Untertürkheim beteiligt.

R. war einer der fähigsten und ideenreichsten Automobil-Konstrukteure seiner Zeit. Er führte die Schwingachse in die Automobil-Fertigung ein, propagierte den Frontantrieb und schuf im Karosseriebau die viertürige Limousine ohne Pfosten auf einem Plattform-Kastenrahmen.]

### **Auszeichnungen**

Crompton-Medaille d. Inst. of Automobile Engineers (IAE), London (1937);

Dauerausst. zu R. im Industriemus. Ober-Ramstadt;

E. K. I. u. II. Kl. (1914/18);

Silberner Ehrenbecher f. Sieger im Luftkampf (1916).

## **Werke**

Kraftwagen d. Zukunft, in: Dt. Motor-Zs. 7, 1930. Nr. 4, S. 163 f. (mit R. Otte);

Various Locations of Engine and Final Drive for Automobiles, in: IAE-Journal 5, 1936, Nr. 2, S. 53-73;

dass., in: Journal SIA 11, 1937, S. 119-31 (P);

Der dt. Wagen im Rahmen d. Weltmarktes, in: Berliner Ztg. am Mittag Nr. 54, 4.3.1937. - *Patente*:

Mehrzylinderblock, DRP 366 305 (1922);

Blechfußboden unterhalb d. Rahmens, DRP 449 768 (1926);

Lagerung zweier Querfedern am Kfz-Rahmen, DRP 496 608 (1929);

Triebwerks- u. Achslagerung am Fahrzeugrahmen, DRP 502 496 (1929);

Rahmen aus geschlossenen Blech-Kastenträgern, DRP 599 161 (1931);

Blechgepresste, rahmenlose Bodengruppe DRP 706 830 (1935);

De Dion-Hinterachse DRP 744 981 (1936).

## **Literatur**

P. M. Heldt, Swinging Axle Type of Independent Causes, in: Automotive Industries 63, 1930, S. 643;

Röhr Auto AG, in: Ind. u. Handel 61, 1930, S. 1-40;

Automobiltechn. Zs. 40, 1937, S. 422 (P);

Journal SIA 11, 1937, S. 521 (P);

Uerdinger Rdsch. 2, 1952, Nr. 5, S. 1-5;

R. v. Frankenberg, Die Gesch. e. fast vergessenen gr. Namens, in: Motor-Revue 1964, Nr. 51, S. 27 ff., 1965, Nr. 53, S. 12 ff.;

W. Oswald, Adler Automobile, 1981;

K. Ludvigsen, Mercedes-Benz Renn- u. Sportwagen, 1981, S. 114 ff.;

P. Simsa, Die Mercedes-Benz-Prototypen 1936-38, in: Motor-Klassik 1984, Nr. 2, S. 52 f. (P);

G. Engelen, Der Entwicklungshelfer, ebd. 1986, Nr. 7, S. 34-39;

Das Daimler-Benz-Buch, hg. v. d. Hamburger Stiftung f. Soz.gesch. d. 20. Jh., 1987, S. 198-200 u. 767, hierzu Anm. S. 366 zu Nr. 368-70;

[Begleith.] z. Forschungsstand 1992, 1993, S. 10;

J. Ruby, Automobile d. H. G. R., 1989 (P);

J. Müller, Die Freuden d. Konstrukteurs, 1990, S. 45-48;

H. J. Klersy, R. u. seine Automobile, in: FAZ v. 7.2.1995 (P);

W. Schollenberger, R., Ein Kap. dt. Automobilgesch., 1996 (P); - zur Fam.:

90 J. GR, 1873-1963 Bleiwerk Gebr. Röhr, Krefeld-Uerdingen, 1963 (P);

100 J. Bleiwerk Gebr. Röhr 1872-1972, 1972 (P);

- Archivstudien v. Michael Gast: Classic-Archiv DaimlerChrysler AG/Mercedes-Benz (P);

BA Berlin (Bestand Dt. Bank, Personalakte H. G. R.)

### **Portraits**

P Totenmaske (Ober-Ramstadt, Industriemuseum).

### **Autor**

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Röhr, Gustav“, in: Neue Deutsche Biographie 21 (2003), S. 717-718  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---