

NDB-Artikel

Kamm, *Wunibald* Kraftfahrzeugingenieur, * 26.4.1893 Basel, † 11.10.1966 Stuttgart. (evangelisch bis 1940)

Genealogie

V Albert, aus Zweibrücken, Versicherungsbeamter;

M Friederike Stephan aus Landau/Pfalz;

◦ Stuttgart-Bad Cannstatt 1924 Hildegard (* 1901), T d. Ober-Ing. Karl Friedrich Job in Cannstatt u. d. Franziska Stark;

2 S, 3 T.

Leben

Im Gymnasium zu Bad Cannstatt ging K. mit Gottlieb Daimler, dem jüngsten Sohn des Automobilerfinders, in eine Klasse und teilte mit ihm sein technisches Interesse für Motorfahrzeuge. Bei →Albert Hirth arbeitete er ein Jahr, dann in der Kugellagerindustrie bei der „Norma“ in Stuttgart. Nach dem Diplom-Examen im Maschinenbau an der TH Stuttgart promovierte er dort 1921 über Betriebsverhältnisse und Konstruktionsgrundlagen der Fesselballone. Seine 1. Stellung trat er bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim an. Hier arbeitete K. 1921-25 als Konstrukteur in Normung und Vorrichtungsbau unter →Paul Daimler. Unter →Ferdinand Porsche entwarf er einen Achtzylinder-Rennmotor mit rollengelagerten Pleueln K. wollte für das vollwertige Kleinautomobil billiger Herstellung wirken, das eine hohe Fahrleistung bei geringem Aufwand bieten konnte. Eine Gelegenheit dazu bot sich, als er 1925/26 Leiter der Abteilung Motorenbau bei den Schwäbisch Hüttenwerken wurde. Hier baute er einen kleinen, fortschrittlichen Personenwagen mit selbsttragender Leichtmetall-Karosserie, Einzelradfederung, Vorderradantrieb und Boxermotor.

Seit 1924 betreute K. vertretungsweise den Lehrstuhl für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der TH Stuttgart. 1926-30 leitete er die Motorenabteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof. Hier arbeiteten als seine Assistenten die später prominenten Motorenbauer Kurt Schnauffer (* 1899), Kurt Löhner (* 1900), Karl Lürenbaum (* 1900) und →Hermann Oestrich (1904–73). 1930 wurde K. als ordentlicher Professor an den Stuttgarter Lehrstuhl berufen und begann damit eine fruchtbare Lehr- und Forschertätigkeit. Außerdem gründete er 1930 als zentrale Forschungsstätte das „Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren“ (FKFS) in Stuttgart-Untertürkheim, in der Form einer Stiftung, die vom Land Württemberg und seiner Automobil- und Zubehörindustrie getragen wurde, und erweiterte

das vorhandene Laboratorium an der TH Stuttgart. 1932 untersuchte er in einem kleinen Windkanal an Modellen bei 55 m/sec Luftgeschwindigkeit Fahrverhalten und Stromlinienaufbauten von Kraftfahrzeugen und ergänzte die Beobachtungen durch Versuche auf der Straße. Er erforschte ferner die Ursache des Pendelschleuderns und des Reifenverschleißes bei 2- und 3achsigen Lastwagenanhängern. Anlässlich seiner Untersuchungen über den Einfluß der Reichsautobahnen auf die Gestaltung der Kraftfahrzeuge erhielt K. 1936 ein Patent auf eine Stromlinien-Karosserie mit abgeschnittenem Heck. 1939 baute er in seinem Institut einen großen Windkanal mit Trommelprüfstand für Kraftfahrzeuge natürlicher Größe und einen Reifenprüfstand mit ebener Laufbahn. Gleichzeitig konstruierte er einen Stromlinien-Versuchswagen mit Stabilisierungsflossen als erstes fahrtrichtungsstabiles Straßenfahrzeug mit strömungsgünstiger Karosserieform und Reifendruckregelung. Durch diese Bauweise vermochte er den Kraftstoffverbrauch zu senken.

Im Motorenbau machte sich K. um die Entwicklung und Berechnung der Luftkühlung und deren Gebläse und Zylinder verdient. Weitere eingehende Arbeiten galten dem Leichtmetall-Zylinder mit verchromter Lauffläche. Untersuchungen über den Einfluß des Hubraumes von Kolbenmaschinen auf die Motorleistung und die Ausarbeitungen derentsprechenden Modellgesetze zeigten Möglichkeiten zur Leistungssteigerung durch Unterteilung des Hubraumes in kleinere Zylindereinheiten. Während des 2. Weltkrieges arbeitete K. zusammen mit →Hermann Rieseler (1877–1951) an einem kraftstoff- und temperaturunempfindlichen Hochdruck-Dieselmotor mit Anpassung der Luftzufuhr an die Einspritzmenge und sehr niedrigem Kraftstoffverbrauch. 1941 entwickelte er nach dem Prinzip des pulsierenden Strahlrohres von Paul Schmidt Heiz- und Vorwärmgeräte für Kraftfahrzeuge als kleine Strahltriebwerke („Stoßbrenner“). K. war bis Kriegsende an Hochschule und Institut tätig. Er stellte 1937 die erste deutsche Sammlung historischer Kraftfahrzeuge in einer neuen Halle des Deutschen Museums in München auf und begründete damit dessen Abteilung Kraftfahrwesen.

1945-53 leistete K. Forschungsarbeiten beim Air Material Command in Wright Field, USA. 1953-55 lehrte er als Professor für Kraftfahrwesen am Stevens Institute of Technology in Hoboken, N. Y. 1955 kehrte er nach Deutschland zurück und war bis 1958 Leiter der Abteilung Maschinenbau im Battelle-Institut in Frankfurt/Main, einem Vertragsforschungsinstitut für die Industrie.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E.h. (TU Braunschweig 1966).

Werke

Das Kraftfahrzeug, 1936;

Das Versuchs- u. Meßwesen auf d. Gebiete d. Kraftfahrzeugs 1938;

Einfluß d. Last auf d. Straßenzerstörung, 1959;

- DRP 724 051, 730 027, 743 115 u. ital. Patent 352 583 (Stromlinien-Karosserien). Die Entwicklung d. Kraftfahrzeugs, 1937;

Modellversuche u. Berechnungen üb. d. Richtungshaltung v. Kraftfahrzeugen, 1963;

Forschungsinst. f. Kraftfahrwesen u. Fahrzeugmotoren an d. TH Stuttgart, in: Automobiltechn. Zs. 37, 1934, S. 241-43;

Einfluß d. Reichsautobahnen auf d. Gestaltung d. Kraftfahrzeuge, ebd. S. 341-54;

Grundlagen d. leistungsfähigen, billigen Wagens, ebd. 53, 1951, S. 177-82;

Selbsttätige Richtungshaltung d. Fahrzeugs, ebd. 56, 1954, S. 117-21;

Der brennstoff- u. temperaturunempfindl. Hochdruck-Dieselmotor, ebd., S. 235-38;

Die fahrzeugbedingten Einflüsse auf d. Fahrtrichtungshaltung v. Kraftfahrzeugen, ebd. 60, 1958, S. 149-52;

Beobachtungen u. Erfahrungen aus 40j. Tätigkeit f. d. Kraftfahrzeug, ebd. 63, 1961, S. 181-89;

Wege z. Erzielung d. techn. mögl. Sicherheit d. Kraftfahrzeugs, ebd. 64, 1962, S. 239-44;

Der Verbrennungsvorgang im schnellaufenden Motor, in: VDI-Zs. 78, 1934, S. 851-55;

Die Entwicklungsrichtungen im Kraftfahrwesen, ebd. 82, 1938, S. 945-53;

Steigerung d. Wirtschaftlichkeit d. Personenkraftwagens, ebd. 84, 1940, S. 485-91;

Normung d. allg. Begriffe im Kraftfahrbau, ebd. 85, 1941, S. 586 f.

Literatur

P. Riekert u. F. Gauß, in: Automobiltechn. Zs. 60, 1958, S. 115 (P), u. Zs. f. Flugwiss. 11, 1963, S. 170;

K. Löhner, in: Motortechn. Zs. 19, 1958, S. 172 (P);

ders., ebd. 24, 1963, S. 149 (P);

R. Eberan v. Eberhorst, in: Automobiltechn. Zs. 65, 1963, S. 118 (P);

H. Buschmann, in: Motortechn. Zs. 27, 1966, S. 508;

C. Schmid, in: Zs. f. Verkehrssicherheit 12, 1966, S. 219;

Motor-Rdsch. 44, 1966, S. 934 (P);

VDI-Nachr. 20, 1966, Nr. 43, S. 11 (P);

C. M. Dolezalek, in: Reden u. Aufsätze TH Stuttgart 33, 1967, S. 57 (P);

Der Flieger 46, 1967, S. 22.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Kamm, Wunibald“, in: Neue Deutsche Biographie 11 (1977), S. 82-83
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
