

NDB-Artikel

Scherenberg, Hans Otto Motorenkonstrukteur, * 28.10.1910 Dresden, † 17.11.2000 Stuttgart. (evangelisch)

Genealogie

V →Ernst (1873–1923), Elektro-Ing. in Elberfeld, Mannheim, D. u. Cottbus, S d. →Ernst August (1839–1905), aus Swinemünde, Schriftst., Journ. in Berlin, Braunschweig u. Eisenach, Syndicus d. Handelskammer in Elberfeld (s. Brümmer; BJ X, Tl.), u. d. Sophia Elisabeth Wenzke (1849–1906), aus Eberswalde;

M Frieda Märklin (1875–1937), aus Karlsruhe;

⊙ 1936 Elisabeth (* 1915), aus Konstanz, T d. →Alfred Schmidt-Eberstein (1879–1960), aus Offenburg, Gefängnisdir. in Rastatt, u. d. Elisabeth Roder (1884–1937), aus Karlsruhe;

2 S →Volker (* 1941), Dr.-Ing., Geschäftsführer d. Mercedes Benz ATC Altfahrzeug- u. Altteilecenter GmbH in St., →Dieter (* 1942), Dr.-Ing., Leiter e. Versuchsabt. d. DaimlerChrysler AG in St., 1 T Erika (* 1947, ⊙ →Frank Heintzeler, * 1939, Dr. iur., Bankmanager, 1994 Sprecher d. Vorstands d. Baden-Württ. Bank AG, Präs. d. Bundesverbandes dt. Banken, s. Munzinger), Logopädin.

Leben

S. wuchs in Heidelberg auf und legte am dortigen humanistischen Gymnasium 1930 das Abitur ab. Im selben Jahr nahm er das Studium des Maschinenbaus auf, das er in Karlsruhe und Stuttgart absolvierte. Anschließend trat er 1935 in die Versuchsabteilung für Pkw der „Daimler-Benz AG“ in Untertürkheim ein. Im Auftrag von →Fritz Nallinger (1898–1984), Entwicklungsvorstand bei Daimler-Benz, sollte S. die Versuche mit Großmotoren auf eine wissenschaftliche Basis stellen. S. oblag die Entwicklung von Diesel-sowie Flugmotoren. Mit einer Dissertation über deren Höhentauglichkeit wurde er 1942 an der TH Stuttgart promoviert. Als enger Mitarbeiter Nallingers 1943 zum Oberingenieur ernannt und zum Gesamtleiter des Flugmotoren-Prüffeldes und stellv. Versuchsleiter befördert, leistete er wichtige Beiträge zur Verbesserung der von ihm in den Automobilbau eingeführten Benzindirekteinspritzung.

Als nach 1945 auf Weisung des alliierten Kontrollrates die Arbeiten an Flugmotoren eingestellt werden mußten, verließ S. die Daimler-Benz AG und arbeitete als Konstrukteur und Technischer Direktor bei verschiedenen anderen Firmen. Als technischer Direktor für die Entwicklung und Produktion von Personen- und Lieferwagen ging S. 1948 zur „Gutbrod Motorenfabrik

GmbH“, Plochingen. Hier wurde der erste Zweitakt-Automobilmotor mit Benzindirekteinspritzung in das Modell Gutbrod Superior eingebaut. 1952 holte ihn Nallinger, wieder Chefsingenieur der Daimler-Benz AG, zurück und ernannte ihn zum Leiter der Pkw-Konstruktion. Es folgten so herausragende Konstruktionen wie der 300 SL mit Benzindirekteinspritzung, der Formel-1 Rennwagen W 196 und der Dreiliter-Rennsportwagen W 196 S, die beide über eine neuartige Desmodromische Ventilsteuerung verfügten und die Motorsportwettbewerbe ihrer Zeit beherrschten. 1955 zum stellv. Vorstandsmitglied ernannt, war S. zudem für den Großmotorenbau sowie für zentrale Entwicklungsbereiche wie das technische Rechenzentrum, das zentrale Meßhaus oder die Vorentwicklung für Dieselmotoren-Verbrennungsverfahren verantwortlich. 1965 wurde er als Nachfolger Nallingers zum o. Vorstandsmitglied bestellt und zeichnete für die gesamte Produktentwicklung sowie die von ihm 1970 gegründete Forschungsabteilung der Daimler-Benz AG verantwortlich.

Neben dem Verbrennungsmotorenbau – er konstruierte 1974 den ersten serienmäßigen 5-Zylinder-Pkw-Motor der Welt für den neuen Typ 240 D 3.0 – lag sein Interesse auch auf dem Gebiet der Kfz-Sicherheit. Er war maßgeblich an der Entwicklung des 1970 vorgestellten Anti-Blockier-Systems (ABS) beteiligt und Mitinitiator der ESV-Konferenz (Experimental Safety Vehicle Conference), auch eine Reihe innovativer Konzepte wie die Experimentier-Sicherheitsfahrzeuge (ESF) sowie der Airbag tragen seine Handschrift. 1977 ging S. in den Ruhestand.]

Auszeichnungen

Ehrensator (Karlsruhe 1969);

Dr. Ing. E. h. (TU Berlin 1970);

Hon.prof. (TU Stuttgart 1973);

Goldener Dieselring d. Verbandes d. Motorjournalisten (1975);

Gr. BVK (1975).

Werke

Entwicklung d. günstigen Steuerdiagrammes f. e. Viertakt-Höhenflugmotor mit Benzineinspritzung, in: Daimler-Benz AG (Hg.), Unters.ber. Nr. 117, 1941;

Rückblick über 25 J. Benzin-Einspritzung in Dtlid., in: Motortechn. Zs., 16. Jg., 1955, Nr. 9, S. 245-54;

Ist d. Kolbenmotor f. Fahrzeuge am Ende seiner Entwicklung?, in: Automobil Revue, Separatdr. Nr. 29 u. 31, 1970;

Die Entwicklungsfähigkeit d. Ottomotors, 1971;

Betrachtungen über Pkw-Hinterachsen, insbes. d. Daimler-Benz-Eingelenk-Pendelachse im tiefgelegten Drehpunkt, als e. weiterentwickelte Achse mit Einzelradfederung, hg. v. d. Daimler-Benz AG, o. J.;

Sicherheitsauto, in: Die Umschau, 1972, H. 1, S. 3;

Was ist e. Mensch wert?, Daimler-Benz Entwicklungschef S. über Sicherheitsautos, in: Der Spiegel, 1973, H. 37, S. 68-84;

Abgasturboaufladung f. Personenwagen-Dieselmotoren, in: Automobiltechn. Zs., 1977, S. 479-86;

Wilhelm Maybach, Leben u. Wirken, ebd., 1980, H. 1, S. 5-8;

Turbodiesel-PKW fährt in d. USA, in: VDI-Nachrr., 1978, H. 21, S. 24 f.

Literatur

„Ich habe mitgearbeitet“, Erinnerungen: Mercedes-Konstrukteur H. S. wird 80, in: Motor Klassik, 1990, H. 11, S. 34-37, H. 12, S. 28-31 (P);

Der Vordenker, Zum Tod v. H. S., in: Oldtimer-Markt, 2001, H. 1, S. 192 f. (P);

Munzinger; |

Quellen

Qu DaimlerChrysler Konzernarchiv, Stuttgart.

Autor

Harry Niemann

Empfohlene Zitierweise

, „Scherenberg, Hans“, in: Neue Deutsche Biographie 22 (2005), S. 688-689 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
