

NDB-Artikel

Schleicher, Rolf (eigentlich *Rudolf*) Motorenkonstrukteur, * 2.8.1897 Basel, † 24.10.1989 München. (katholisch)

Genealogie

V →Rudolf (1872–1944), Bauing., Fußbodenfabr. in B., etwa seit 1900 in M., S d. Rudolf (1840–89);

M Clara (1874–1955), T d. Leonhardt Gürster, Uhrmachermeister in M., u. d. Therese Unflad († 1939);

• München 1929 Auguste (1904–79), T d. Alois Leiß u. d. Ursula N. N.;

2 S →Rudolf (Rolf) (* 1932), Dipl.-Ing., Maschinenbauer, →Hans (1936–97), Dipl.-Ing., Geschäftsführer d. „Schleicher Fahrzeugteile GmbH & Co KG“ in M., beide im väterl. Untern. tätig, 2 T.

Leben

S., der 1900 mit seinen Eltern nach München kam, besuchte das Realgymnasium und arbeitete daneben als Lastwagenfahrer im Betrieb seines Vaters. 1919–22 studierte er Maschinenbau an der TH München und erhielt danach eine Stelle als Konstrukteur bei den Bayer. Motorenwerken (BMW). Im Auftrag des technischen Direktors →Max Friz (1883–1966) konstruierte S. 1924 einen querlaufenden Zweizylinder-Motorradmotor als obengesteuerten Sportmotor, dazu 1925 einen 250 ccm-Ein-Zylinder-Motor. Für die dt. Motorradmeisterschaft stellte er 1924 ein Team aus →Franz Bieber (1892–1980), →Rudolf Reich (1894–1972) und →Paul Koeppen (1900–58) auf. Als Versuchsingenieur erprobte S. die Motoren selbst und gewann 1926 bei der engl. Sechstagesfahrt die erste dt. Goldmedaille. 1926 begann er auf Anregung von →Arnold Zoller (1882–1934) mit Prüfstandversuchen von Kompressor-Motoren, mußte die Entwicklung aber wegen der ungünstigen Wirtschaftslage 1927 einstellen. Er wechselte daher im selben Jahr als Versuchsleiter für die Achtzylinder-Motoren zu den Horch-Werken nach Zwickau. 1931 kehrte er zu BMW zurück und begann 1934 als technischer Direktor der Motorrad- und Automobilabteilung mit einem dreiköpfigen Team die Entwicklung eines neuen Motorrad-Konzepts, das sich durch glatte Linienführung des quergestellten Zweizylinder-Boxermotors, einen geschweißten Rohrrahmen und eine hydraulisch arbeitende Teleskopgabel auszeichnete. Dieses Modell wurde 1936–40 als Touren- und Sportmaschine gebaut. 1935 entstand in dieser Bauweise eine neue Rennmaschine mit einem Vielzellenkompressor an der Stirnseite des Motors. Sie war erfolgreich bis 1950 unter dem neuen Rennteam →Otto Ley (1903–77), →Karl Gall (1903–39), →Georg Meier (1910–99) und Ludwig Kraus (1907–87). Als der Motor

1936 über 100 PS leistete, stellte Ernst Henne damit 1937 einen absoluten Geschwindigkeits-Rekord (279,5 km/h) auf, der erst 1951 übertroffen wurde. 1938-41 leitete S. die Konstruktion von Seitenwagenkrafträdern für das Heer und die Vorentwicklung von Wagenmotoren. Schon 1932 hatte er einen ersten Sechszylindermotor konstruiert, 1934-39 entstand eine Serie mit bis 3,5 l Hubraum. Die Rennversion des Zweiliter-Sportwagens errang u. a. Siege in Brescia (1940) und der Targa Florio (1951, unter der Marke Frazer Nash).

Bei der Demontage des Münchner BMW-Werks nach Kriegsende erwarb S. verlagerte Spezialmaschinen zur Motorenfertigung und gründete im Aug. 1945 in München eine eigene Firma zur Herstellung von Motorteilen, insbes. Nockenwellen, die bald an führender Stelle in Europa stand. Die „Schleicher Fahrzeugteile GmbH“ lieferte alle Arten von Nockenwellen vom Einzelnocken bis zu langen Nockenwellen für Triebwagenmotoren. 1957-62 wirkte S. zusammen mit →Ludwig Apfelbeck (1903-87) am erfolgreichen Kleinwagen-Programm von BMW mit. 1961/62 traten seine beiden Söhne in die bis heute bestehende Firma ein.

Werke

Patente Teleskopgabel f. Kraftrad, DRP 681 926, 1937 (mit A. Böning, A. v. Falkenhausen u. J. Hopf);

Luftgekühlter Motorradmotor, DRP 689 836, 1937, u. DRP 721 656, 1939;

Seitenwagenantrieb mit Differential f. Motorräder, DRP 718 388, 1939, u. DRP 725 688, 1940 (mit A. Böning u. H. Barth).

Literatur

→H. Ch. v. Seherr-Thoß u. E. Henne, Kampf um d. Geschwindigkeit, in: Sport-Magazin 4, 1949, H. 31-37;

H. Hütten, Schnelle Motoren 6, 1977, S. 306 ff.;

S. Knittel, BMW Motorräder, 1984, S. 29 (P), S. 51 (P);

ders., BMW-Motorräder, 75 J. Tradition u. Innovation, 1997;

J. Seidl, Die Bayer. Motorenwerke (BMW) 1945-1969, 2002;

L. Apfelbeck u. H. Weichsler, Ventilsteuerungen f. Hochleistungs-Motoren, 1991, S. 18 ff.;

J. Seidl, Die Bayer. Motorenwerke (BMW) 1945-1969, 2002;

Klimesch (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Schleicher, Rolf“, in: Neue Deutsche Biographie 23 (2007), S. 52
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
