

NDB-Artikel

Seck, Willy Motoren- und Fahrzeugbauer, * 27.5. 1868 Frankfurt/Main, † 25. 4. 1955 Berlin.

Genealogie

V Wilhelm, Mühlenbauer in Oberursel (Taunus);

M Adelgunde van Bodenstaff;

B Georg Heinrich, Fabr. v. Maschinen f. d. Mühlenbau;

- ⚭ 1899 Berta Wilhelm.

Leben

Als Maschinenbaustudent an der TH Darmstadt baute S. 1890 in den Werkstätten des Vaters, der „Mühlenbau-Anstalt vorm. Gebr. Seck“ in Oberursel (Taunus), seinen ersten Petroleum-Motor mit Spritzvergaser, den sogen. Gnom, der in dem 1892 nach Darmstadt verlegten und in „Motorenfabrik W. Seck u. Co. Oberursel“ umbenannten Betrieb hergestellt wurde. Nach Lizenzvergabe 1895 wurde „Le Gnome“ in Lyon von der „Société des Fonderies Cuivre“ unter dem Namen „Gnome-Rhone“ und in Graz bei der „Österr. Alpine-Montan-Gesellschaft“ gebaut und war auch auf dem dt. Markt erfolgreich. 1896 konstruierte S. seinen ersten Wagen mit Reibradgetriebe und begann mit der Fabrikation in der „Motorenfabrik“. Die Gesellschafter wollten indes keinen Automobilbau, weshalb S. 1897 die Firma verließ und seinen ersten dt. gebrauchsfähigen Reibradwagen im selben Jahr mit Hilfe der Fa. Gebr. Seck in Dresden fertigstellte. Zwecks gemeinsamer Verwertung seiner Patente verband sich S. 1898 mit der Maschinenfabrik (stationäre Motoren) von →Fritz Scheibler (1845–1921) in Aachen. 1900 konnte er seinen 10 PS-Zweizylinder-Wagen auf der 1. Dt. Motorwagen-Ausstellung in Frankfurt/M. so erfolgreich vorstellen, daß gleichzeitig sieben Firmen mit dem Bau solcher Reibradwagen begannen. Zugleich präsentierte S. 1900 seine neue, mit Hilfe von →Robert Bosch (1861–1942) entwickelte Hochspannungsmagnetzündung. Ein Gebrauchsmuster auf die Zündverstellung trat er an Bosch ab.

1901 beauftragten die „Bergmann Industrierwerke GmbH“ in Gaggenau (gegr. 1887) S. mit der Konstruktion eines möglichst kleinen und billigen Friktions-Pkw. Sein „Liliput“, das erste Fahrzeug im Roller-Stil mit winzigen Rädern war besonders in England erfolgreich. S. führte auch die schräg rückwärts geneigte Lenksäule am Fahrersitz ein, die allgemein üblich wurde. 1903 wechselte S. als Chefkonstrukteur und Technischer Direktor zur Fahrzeugfabrik Eisenach. Hier konstruierte S. drei neuartige, leichtere Autotypen, darunter einen 20 PS-Vierzylinder mit Stahlblechrahmen und Kardanantrieb und richtete ein Materialprüfungslabor ein. Bereits 1904 führte S. seine Modellreihe „Dixi“ aus geräuscharmen Zwei- und Vierzylinder-Wagen vor, die mit einem Baukasten-System gefertigt wurden und sich besonders in England und Frankreich

gut verkauften. 1906 brachte er Lastkraft- und Lieferwagen von 1,5 bis 5 t Gewicht auf den Markt. Im selben Jahr trat S in die Berliner „Motorwagenfabrik Reinickendorf“ (gegr. 1898) ein, verbesserte den Maschinenpark und produzierte 1908 den neuartigen „Oryx“, einen Kleinwagen mit 1,5 Liter 10 PS-Vierzylinder-Motor, der bis zu 2000 U/min drehte. Zur Dauerprüfung dieses Motors konstruierte S. einen elektrischen Bremsstand, der in großer Stückzahl auch an andere dt. Motorenfabriken geliefert wurde. Als die „Dürkopp-Werke GmbH“ in Bielefeld 1908 eine Zusammenarbeit mit der Motorwagenfabrik Reinickendorf begannen, die sie 1911 ganz übernahmen, ging S. 1908/09 in die USA, wo er erfolglos Lizenznehmer für sein Boots-Reversiergetriebe suchte. Von der mechanischen Bodenbearbeitung in den USA beeindruckt, kam er in Kontakt mit dem Landmaschinenhersteller →Karl Wilhelm Lanz (1873–1921), der S. mit der Konstruktion eines Motors für Pflüge beauftragte. 1910 fanden erste Versuchsfahrten mit dem 8 t schweren Pflug statt, die günstig verliefen und von S. 1911 in Rumänien fortgesetzt wurden. Im 1. Weltkrieg betreute S. die Kraftwagenparks der Garde-Korps Gallwitz und Hindenburg, führte bei der „Mea GmbH“ in Feuerbach bei Stuttgart Aufträge des Militärs aus, und arbeitete für die „Dt. Waffen- u. Munitionsfabriken“ (DWF) in Berlin-Wittenau. Nach dem Krieg entwickelte S. als freischaffender Ingenieur 1920 einen Brennstoffsauger für Automobile. Nach seiner Patentanmeldung verpflichtete ihn die „Pallas-Apparate GmbH“ Berlin (gegr. 1915) zur Konstruktion eines Kraftstoffmeßgerätes und einer elektrischen Brennstoffpumpe, die beide für den Kfz-Zuliefermarkt in großen Mengen hergestellt wurden. Für die BMW AG arbeitete er eine vollautomatische Zentralschmierung für deren Automobile aus. Gemeinsam mit der „Deutsche Luft Hansa AG“ untersuchte S. Methoden, um die Vereisung von Flugzeugtragflächen zu verhindern, und entwickelte zusammen mit der Berliner „Askania Werke AG“ und der „Argus Apparate GmbH“ (bis 1943 „Luftfahrt-Apparatebau GmbH“) einen Ladedruckregler für große Flughöhen. Bei der „Ehrich & Graetz OHG“ erfand S. eine Brennstoff-Förderung für Großflugzeuge durch Druckluft.

Werke

W Patente Anlassen v. Petroleum-Maschinen, DRP 94420, 1896;
Schalldämpfer f. zweizylindrige Explosionsmotoren, DRP 96048, 1897;
Reibradantrieb f. Motorfahrzeuge, DRP 101634, 1897;
Zahnräder-Wechselgetriebe f. Motorwagen DRP 33891, 1901;
Reibungsgetriebe f. Motorwagen, DRP 143914, 1902 u. 146347, 1903;
Brennstoff-Förderer f. Kfz, DRP 336228, 1918 u. 429639, 1924;
Hydraul. Kraftwagenheber DRP 358058, 1920;
Membran-Brennstoffpumpe, DRP 549590, 1929;
– Autobiogr., 1951 (*Ms.*).

Literatur

L T. Lehmbeck, Hdb. d. Automobilbaues, 1909, S. 287–90, 294 f. u. 435–37;
H. H. v. Fersen, Autos in Dtlid. 1885–1920, 1965, S. 164 ff., 309 f. u. 362 f.;
G. Schnuer, Der Automobilbau in Aachen 1896–1928, 1990, S. 100;
H. Ihling, Autos aus Eisenach, 1997, S. 19;
Braunbeck's Sportlex., 1911 (*P*);

Wi. 1935.

Autor

Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

Seherr-Thoß, Hans Christoph Graf von, „Seck, Willy“, in: Neue Deutsche Biographie 24 (2010), S. 111-112 [Onlinefassung]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd1018165320.html>

1. September 2021

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
