NDB-Artikel

Stief, *Karl* Franz Emil Richard Karosseriebauer, * 18. 2. 1894 Wiesbaden, † 2. 7. 1972 Mainz. (evangelisch)

Genealogie

V Friedrich August, Schreinergereselle in W.;

M Maria Katherina Christiane Michel;

◦ Berlin-Spandau 1921 Emma Wilhelmine Maria Auguste (* 1897), T d. Wilhelm Storchmann u. d. Auguste Dressel.

Leben

|S. begann 1908 eine Lehre in den Werkstätten der Adam Opel KG. Nach bestandener Gesellenprüfung als Werkzeugmacher kam er dank seiner zeichnerischen Begabung in die Karosserie-Konstruktion von Opel. 1916 verließ er Opel und erweiterte seine Kenntnisse in der Karosserie- und Fahrzeugfabrik Gottfried Lindner AG in Ammendorf bei Halle und in Berlin. 1921 wurde S. von →Wilhelm v. Opel (1871–1948) in dessen Firma zurückgeholt und erhielt eine leitende Position im Karosseriebau. Er wurde mit der Konstruktion der Karosserie des „Laubfrosch“ beauftragt, der 1924–30 mit 120 000 Stück der erste erfolgreiche Großserien-Pkw in Deutschland wurde. Als Opel 1928 im Stammwerk Rüsselsheim ein Preßwerk zur Herstellung relativ großer Stahlblechformteile einrichtete, beteiligte sich S. an dessen Aufbau. Kühlermasken und komplette Seitenwände konnten bereits 1932 hergestellt werden. Zusammen mit der Einführung von Vielpunkt-Schweißmaschinen begann nun der Großserien-Karosseriebau, dessen Möglichkeiten S. zur Entwicklung einer geschlossenen, in einem Stück gepreßten, Bodengruppe nutzte, die 1935 auf der „Internationalen Automobil Ausstellung“ in Berlin gezeigt wurde.

Als S. 1930 Gesamtleiter der Karosserie-Konstruktion von Opel wurde, bereitete er den Bau neuer preiswerter Wagentypen vor. 1935–38 konnten wegen der Einsparungen im Karosseriebau die Fahrzeugpreise um mehr als 20 % gesenkt werden. Opel wurde 1935 mit mehr als 100 000 produzierten Autos im Jahr Marktführer in Europa. Zusammen mit →Otto Dyckhoff (1884–1947) verwirklichte S. 1935–39 in dem Modell „Olympia“ die komplette Ganzstahl-Karosserie. 1936 wurde S. Chefingenieur und Vorstandsmitglied von Opel und baute im selben Jahr eine Gesenkschmiede zur Herstellung eigener Vorprodukte. 1938 begann der Serienbau großer Pkw mit geschlossener Bodengruppe. Mit Beginn des 2. Weltkriegs leitete Opel die Umstellung auf das Kriegsproduktionsprogramm ein und stellte 1940 die Pkw-Produktion ein. 1941 begann die Fertigung des Dreitonners „Blitz“ auch in dem neuen

Werk Brandenburg, das Opel auf Veranlassung des Heeres-Oberkommandos aufgebaut hatte. Neben Lkw und Fahrzeugkomponenten wurden auch Rüstungsgüter für Luftwaffe, Heer und Marine gefertigt. 1944 wurden das Werk Rüsselsheim schwer beschädigt und das Werk Brandenburg fast völlig zerstört. 1946 wurden die Fertigungsanlagen für den „Kadett“ (soweit noch vorhanden) demontiert und in die UdSSR gebracht, wo sie der Produktion des „Moskwitsch“ dienten; im selben Jahr wurde bei Opel die Produktion des „Blitz“ wieder aufgenommen. Die alliierte Kontrolle der Opel AG, die seit 1928 der US-Firma General Motors gehörte, wurde Ende 1948 aufgehoben und GM übernahm den Betrieb erneut. Gegen S. wurden keinerlei Anschuldigungen wegen seiner Tätigkeit während der NS-Herrschaft erhoben. 1951–59 gehörte er erneut dem Vorstand von Opel an, errichtete 1952 Schweißstraßen für die Türenfertigung und 1956 eine neue Halle für den Karosseriebau und die Fertig-Montage, mit einem Fließband von 28 km Länge für das gesamte Pkw-Programm. Damit wurde die Einführung der 44 Stunden-Woche bei einer Tagesleistung von 640 Autos möglich; 1957 plante S. noch die Fertigungseinrichtungen für das neue Werk in Bochum.

Auszeichnungen

A Dr.-Ing. E. h. (Darmstadt 1951).

Werke

Ist das Auto e. Todesfalle?, in: Der Spiegel v. 4. 12. 1957, S. 44–53;

10 J. Entwicklung u. Produktion e. Großserien-Pkw-Ottomotors, in: Automobiltechn. Zs. 61, 1959, S. 160 f. (mit K. A. Huboi);

- *Patente*

DRP 767 067, 1935;

Kfz mit selbsttragendem Wagenkasten, DRP 710 711, 1936.

Literatur

O. Gengenbach, Die Anwendung d. Schweißens im heutigen Kraftfahrzeugbau, in: Zs. Schweißen u. Schneiden 1955, H. 6, S. 251 ff.;

K. Wilfert, Neue Entwicklungsrichtungen im Fahrwerk u. Karosseriebau, in: Automobiltechn. Zs. 57, 1955, H. 9, S. 253–63, ebd. 53, 1951, Nr. 9, S. 247 (P) u. 61, 1959, H. 11, S. 352 (P);

→H. C. v. Seherr-Thoß, Die dt. Automobilindustrie, ²1979, Bildt. Nr. 74–77;

S. H. Lindner, Das Reichskommissariat f. d. Behandlung feindl. Vermögens im 2. Weltkrieg, 1991, S. 122;

Klimesch (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß †

Empfohlene Zitierweise

, „Stief, Karl“, in: Neue Deutsche Biographie 25 (2013), S. 321-322
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften