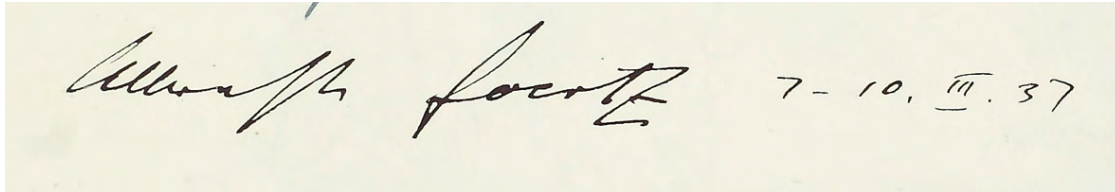


Albrecht Graf von Schlitz gen. von Goertz

*12. Januar 1914 auf dem Rittergut Brunkensen/Alfeld (Leine) +27. Oktober 2006 in Kitzbühel



Gästebücher Bd. VII

Aufenthalt Schloss Neubeuern:

1. - 10. März 1937

Albrecht Graf von Schlitz gen. von Goertz war ein deutscher Designer.



Der BMW 507 - bekanntestes Werk des Designers **Albrecht Graf Goertz**

Er war das zweite von drei Kindern des Grafen **Rudolf Johann von Schlitz gen. von Goertz** (1884-1933) und der **Elsa Meyer** (1882-1968). Sein älterer Bruder **Eberhard** verstarb bereits mit 40 Jahren 1951.

Nach dem Ende seiner schulischen Laufbahn begann er in Hamburg bei der Deutschen Bank 1933 eine Lehre, wechselte aber 1935 nach London an die Privatbank Helbert Wagg & Co. 1936 ging er in die USA und arrangierte sein Leben schließlich in Los Angeles, wo er Flugmotoren montierte, Autos wusch und dadurch schließlich sein Designtalent an den damals neuen Hot Rods auslebte. Er kreierte sein erstes eigenes Auto, "Paragon" genannt, und erhielt die Möglichkeit, dieses Fahrzeug auf der Weltausstellung 1939 in San Francisco auszustellen.

Statt damit den Durchbruch zu erringen, wurde er 1940 in die Armee einberufen. In dieser Zeit heiratete er seine erste Gattin **Luli Freiin von Bodenhausen** (1902-1951), von der er sich allerdings 1942 wieder scheiden ließ. Nach dem Krieg ging er nach New York, wo er **Raymond Loewy** traf. **Loewy** stellte **Goertz** für Studebaker ein. 1953 machte sich Goertz selbständig, kam mit BMW in Kontakt und erhielt die Aufträge, den BMW 503 und BMW 507 zu entwickeln, die 1955 auf der IAA vorgestellt wurden. 1957 ehelichte er **Susanne Nettel** (* 1925), mit der er den 1959 geborenen Sohn **Peter Joseph** hat.

Anschließend arbeitete er ab 1962 für den japanischen Hersteller Nissan und schuf dort ab 1964 den heute legendären Datsun 240Z. Im weiteren Verlauf seiner Karriere designte er aber auch Gegenstände des täglichen Bedarfs.

Der BMW 507 gilt als ein zeitlos schöner Roadster, der 1955 auf den Markt kam und mit einem 150 PS starken 3,2-Liter-V8-Motor ausgestattet ist. Er wurde von **Albrecht Graf von Goertz** als Konkurrent zum Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer entworfen.

Vorgestellt wurde der 507 auf der IAA in Frankfurt 1955. Die Produktion von insgesamt 252 Exemplaren begann 1956 und endete 1959. Der Wagen kostete rund 26.500 DM. Zu den Käufern eines 507 zählen u. a. **Elvis Presley**, **Alain Delon**, **John Surtees**, **Ursula Andress** oder **Toni Sailer**.

Sowohl der Motor als auch die Karosserie waren aus Aluminium gefertigt. Das Leergewicht des Fahrzeugs betrug 1330 kg (einschließlich 110 Liter Benzin). Der BMW 507 basiert auf dem gleichen Kastenrahmen mit Einzelradaufhängung vorn und Starrachse hinten und jeweils mit Drehstabfederung wie der BMW 501/502.

Inzwischen ist der BMW 507 ein beliebtes Sammlerstück und wird zu Preisen von 200.000 bis 300.000 € gehandelt.

Die Designer des BMW Z8 Roadsters nahmen sich in den 90er Jahren das Design des BMW 507 bewusst als Vorbild für den neuen Luxuszweisitzer, was u.a. an den Frontscheinwerfern, der langgezogenen BMW-Niere und den seitlichen Kiemen deutlich zu erkennen ist. Im Jahr 2005 wurde die Leistungsangabe bei dem BMW M5 und dem BMW M6 auf 507 PS festgelegt, welches sich an den BMW 507 anlehnt.

03.11.2006

Designer Albrecht **Graf Goertz** verstorben

München. Am vergangenen Freitag verstarb der Designer Albrecht **Graf Goertz** im Alter von 92 Jahren. Der Designer entwarf Mitte der 1950er Jahre den legendären BMW 507 und schuf damit nicht nur eine Ikone der Marke BMW sondern für viele einen der schönsten Zweisitzer der Automobilgeschichte. Im Schatten des 507 stand oft sein zweiter Entwurf für die Bayerische Motoren Werke, der mondäne BMW 503. Die Kunstfertigkeit und Schaffenskraft von Goertz ging weit über das Automobildesign hinaus. Er gestaltete eine Vielzahl von Gebrauchsgegenständen, vom Füllfederhalter über Kameras bis hin zu Musikinstrumenten, Möbel und Textilien.

"Mit Albrecht **Graf Goertz** verliert BMW nicht nur den Schöpfer des BMW 503 und 507, eines der schönsten Automobile überhaupt. Vielmehr muss sich die Designkultur von einem seiner leidenschaftlichsten Vertreter verabschieden, der sowohl das Autodesign im Herzen trug als auch kreativ und erfolgreich in allen Designfeldern war", so Christopher Bangle, Leiter BMW Group Design.

Am 12. Januar 1914 wurde Albrecht **Graf Goertz** in Brunkensen in der Nähe von Hannover als zweiter Sohn eines alten deutschen Adelsgeschlechts geboren. Seine Kindheit und Jugend verlebte Goertz mit seinen Geschwistern auf dem elterlichen Gut in Brunkensen. 1933 begann er eine Ausbildung bei der Deutschen Bank in Hamburg. Nach eineinhalb Jahren wechselte er zu der Londoner Privatbank **Helbert Wagg & Company**. 1935 beschloss **Goertz**, seiner Heimat den Rücken zu kehren. Er beantragte ein Einreisevisum in die USA und verließ im Herbst 1936 Europa.

Drei Jahre später kam sein erstes eigenes Auto auf die Straße. Nach seinem Entwurf entstand ein Einzelstück auf Basis eines Ford Mercury, der schwungvolle "Paragon". Das zweitürige Coupé mit verkleideten Hinterrädern und eigenwilligen hinteren Seitenfenstern war 1939 für einige Wochen auf der Weltausstellung in San Francisco zu sehen.

1940 wurde **Goertz** in die US Army einberufen und leistete fünf Jahre lang seinen Dienst an der pazifischen Front. Nach seiner Rückkehr ins zivile Leben 1945 lernte er **Raymond Loewy** kennen. **Loewy** war zu dieser Zeit der herausragende Vertreter des Industriedesigns und verhalf **Goertz** zu einem Studium am Pratt Institute in Brooklyn. Anschließend stellte er ihn als Junior Designer in seiner Studebaker-Entwicklungsabteilung ein, wo Goertz zusammen mit einem Kollegen das erfolgreiche Facelift des Studebaker Champion entwirft - die so genannte "Bullet Nose". Nach zweieinhalb Jahren trennten sich die Wege von **Goertz** und **Loewy**. **Goertz** eröffnete 1953 schließlich sein eigenes Design- Studio: **Goertz Industrial Design**, Inc. New York.



BMW 507, entworfen von Albrecht Graf Goertz

Den Weg zu BMW ebnete ihm Max Hoffmann. Der gebürtige Österreicher und größte Autohändler in New York galt in den 1950er Jahren als der bedeutendste Importeur für europäische Luxusfahrzeuge in Übersee und vertrieb Prestigemarken wie Mercedes, Porsche und BMW. Sein Einfluss war so groß,



dass die Werke ihm frühzeitig Einblick in ihre Planungen gewährten. Dementsprechend bat auch BMW um Begutachtung seines Sportwagenprojekts, einem Roadster mit V8 Motor. Die ersten Entwürfe gefielen Hoffmann jedoch nicht. Er gab dem jungen Designer **Goertz** den Tipp, einige Skizzen für einen Sportwagen anzufertigen und nach München zu schicken. Die Entwürfe fanden dort spontan Gefallen, und zwei Wochen später erhielt er von BMW eine Einladung nach München. Im Januar 1955 wurden die Verträge geschlossen.

Als technische Basis für den neuen Sportwagen diente das um 35,5 Zentimeter verkürzte Chassis der BMW 502 3,2 Liter Super-Limousine. Parallel zu diesem Zweisitzer unter der Bezeichnung 507 wurde Goertz nach kurzer Zeit die Verantwortung für ein weiteres Projekt übertragen: Nach der Vorarbeit von **Kurt Bredschneider** entwickelte er das Modell 503, ein ebenfalls vornehmlich für den amerikanischen Markt geplanter Luxusreisewagen als Cabriolet und Coupé. In weniger als einem Jahr entstand so das Coupé und Cabrio BMW 503 und der Roadster 507. Auf der Automobilausstellung in Frankfurt wird der BMW 507 als "Traum von der Isar" gefeiert und ist zusammen mit dem BMW 503 der Star der Ausstellung. Für den Schöpfer der legendären Luxuskarossen bedeuten die Entwürfe den internationalen Durchbruch.

Goertz wurde mit **Bertone**, **Pinin Farina** und anderen Designern von Weltrang verglichen. "Wenn ich jemand mit einem Auto emotional ansprechen kann, gelingt mir das auch mit einem anderen Produkt", ist **Goertz** überzeugt. Und sein Erfolg gibt ihm Recht. Auftraggeber aus allen Branchen engagieren den Designer. Von seinem Studio in den USA aus, wo Goertz noch immer seinen Hauptwohnsitz hatte, reist er in der Folgezeit um den ganzen Globus und gestaltet Gebrauchsgegenstände verschiedenster Art. In den 1990er Jahren wählte **Goertz** wieder das elterliche Gut in Brunkensen als Lebensmittelpunkt. Auch von dort aus war er auch weiter als Designer tätig.

Beispiele für **Goertz**-Design:

BMW 503 und BMW 507; Agfa Fotoapparat; Kienzle Tischuhr; Rowenta Bügeleisen, Feuerzeuge, Kaffeemaschine, Toaster u. a.; Mont Blanc Füllfederhalter, Kugelschreiber, Disc Pen; Custom Craft-Fiberglas Sportboot; Polaroid Kamera; SABA Radios, Fernsehgeräte u. a.; ACCO Bürogeräte; Datsun Silvia, Datsun 240Z; Fuji Filmkamera, Filmprojektor; Bicicletas Monark Fahrrad; Schulmöbel; Oxford Filing Supply Büromöbel; Jensen Schmuck; Puma Sportbekleidung und Accessoires.

Quelle: BMW Presse-Mitteilung vom 03.11.06

Quelle:

http://de.wikipedia.org/wiki/Albrecht_Graf_von_Goertz

http://de.wikipedia.org/wiki/BMW_507

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/953945>

<http://www.7-forum.com/news/Designer-Albrecht-Graf-Goertz-verstorben-1345.html>

Anschubhilfe aus den USA

Von Christof Vieweg

Nein, so eine Klatsche von Uncle Sam hat man nicht erwartet. Erst die monatelange Schufferei und dann diese Enttäuschung. Die Ingenieure der BMW-Entwicklungsabteilung sind sauer - stinksauer. Tag und Nacht haben sie gearbeitet, um einen neuen Sportwagen auf die Räder zu stellen, dann kommt plötzlich dieser smarte Amerikaner daher und macht das ganze Projekt mit einem Satz zunichte: "Zu hässlich, das kann man nicht verkaufen."

Aus der Traum. Enttäuscht schieben die BMW-Leute ihren Prototypen in die Werkstatt zurück und legen das Thema Sportwagen ad acta. Vorläufig.

Solche Szenen spielen sich in den 1950er-Jahren nicht nur bei BMW ab. Der Mann aus Amerika hat auch bei Mercedes, Porsche, Alfa Romeo und anderen Autofirmen Stimme, Macht und Einfluss. Seine Meinung gilt, wenn über neue Modelle entschieden wird, seine Wünsche werden häufig umgesetzt. So hat Max Hoffman viele Jahre lang die Automobilentwicklung beeinflusst und die Firmen "überredet", Autos zu bauen, die sie eigentlich gar nicht geplant hatten. Es waren die schönsten deutschen Sportwagen.

Die Deutschen hatten andere Probleme als Sportwagen

Auch aus dem "hässlichen" BMW, der Anfang 1954 wieder in der Werkstatt verschwinden muss, wird mit Hoffmans Hilfe noch eine Design-Ikone. In New York lernt er den 40-jährigen Designer **Albrecht Graf Goertz** kennen und beauftragt ihn kurzerhand selbst, einen BMW-Sportwagen zu entwerfen. Die Skizzen sind so überzeugend, dass der Vorstand in München sofort alle eigenen Pläne stoppt und den Zweisitzer aus der Feder des adligen Künstlers in Auftrag gibt.

So entsteht ein Meisterstück auf Rädern: Der BMW 507 fasziniert noch heute mit seiner gestreckten Motorhaube und den schwungvollen Seitenlinien. In der Nachkriegszeit war der Roadster ein Traumwagen, mit dem sich Prominente wie Filmschauspieler Alain Delon und Elvis Presley schmückten. Vor 60 Jahren, im Juni 1955, stand der Zweisitzer im New Yorker Nobelhotel Waldorf Astoria erstmals im Scheinwerferlicht. Hoffman hat es geschafft; es ist der Höhepunkt seiner Karriere als Auto-Vordenker.



Hoffmans Wünsche werden erfüllt

Auch mit ihm diskutiert er über zukünftige Modelle und erklärt, dass sich die Amerikaner einfache, preiswerte Sportwagen wünschen. Porsche hört zu und beschließt gemeinsam mit Hoffman, einen neuen Typ: den Speedster - eine Mischung aus Cabrio und Roadster mit niedriger Panoramafrontscheibe, steckbaren Seitenfenstern und einfachem Klappverdeck. Eine Heizung gibt es

nur gegen Aufpreis. Genau das richtige Auto für die sonnigen Momente des Lebens, wie man sie an der amerikanischen Westküste genießt. Hoffman ist zufrieden und reist in die USA zurück. Dort liegt bereits die Antwort von Daimler-Benz auf dem Schreibtisch: Die Straßenversion des 300 SL kommt und gleichzeitig werde auch ein kleinerer offener Sportwagen gebaut. Der soll 190 SL heißen. Und die Schwaben halten Wort: Beide Autos treffen im folgenden Frühjahr pünktlich zur Automesse in New York ein, wo sie nebeneinander Weltpremiere feiern. Doch der 190 SL ist nur ein Showcar; kaufen können die Amerikaner ihn erst im Juni 1955 - im gleichen Monat als in New York der BMW-Roadster 507 präsentiert wird.

Traumwagen, die sonst nicht entstanden wären

=====

"Maxie" Hoffman ist am Ziel. Sein Autohaus an der Park Avenue wird zur Fanmeile der Sportwagenszene. Mit dem 300 SL Flügeltürer, dem 190 SL, dem Porsche 356 Speedster und dem BMW 507 stehen gleich vier Traumwagen "Made in Germany" am Start, die allesamt seine Handschrift tragen und die ohne sein Engagement nicht entstanden wären.

Vor allem der Roadster aus München sorgt für Aufsehen, als Hoffman ihn Mitte Juni 1955 im New Yorker Nobelhotel Waldorf Astoria präsentiert. Nicht nur das Design ist atemberaubend, auch unter der schicken Karosserie hat BMW 507 einiges zu bieten. Zum Beispiel den weltweit ersten serienmäßigen Achtzylindermotor aus Aluminium; er leistet 150 PS und ermöglicht ein Spitzentempo von 220 km/h. Schneller war damals nur der Mercedes 300 SL, der 250 km/h schaffte. Vergleichbar sind beide Hoffman-Erfindungen aber nicht. Während der Mercedes ein abgeleiteter Rennwagen mit brüllend lautem Reihensechszylinder (215 PS) ist, erweist sich der BMW mit seinem V8-Motor eher als sanfter, alltagstauglicher Gleiter und Begleiter - genau der richtige Typ für Boulevards und Highways.

Mercedes hat Erfolg, BMW nicht

Dass der Verkauf trotzdem nur schleppend läuft, hat vor allem zwei Gründe: Der BMW war zu teuer. Rund 9000 Dollar, das war damals selbst für die New Yorker Upperclass zu happig, zumal der Münchner Marke noch das Image als Hersteller von Luxusautos fehlte, für die man gerne ein paar Dollar mehr bezahlt. So fand der 507 nur insgesamt 251 Käufer; 1959 wurde seine Produktion wieder eingestellt.

Konkurrent Mercedes bringt es immerhin auf 1400 Exemplare des legendären Flügeltürers und schiebt 1957 - wieder auf Drängen Hoffmans - die offene Version nach, die bis 1963 insgesamt 1858-mal produziert wird. Vom kleinen 190 SL stellt man 25 881 Exemplare auf die Räder; die meisten davon liefert Mercedes an Maxie Hoffman in New York.

Großes Vermächtnis

Mitte der 1960er-Jahre geht die Ära der großen deutschen Sportwagen langsam zu Ende und auch Hoffman schaltet einen Gang zurück. Er kündigt die meisten seiner Händlerverträge und widmet sich als Generalimporteur ausschließlich dem Verkauf von BMW-Modellen. 1975 zieht sich Hoffman aus dem Geschäftsleben zurück. Er ist jetzt 71 Jahre alt. Die Hoffman Motor Company verkauft er an BMW, um sich seiner umfangreichen Kunstsammlung widmen zu können. Viel Zeit bleibt ihm dafür nicht, bereits sechs Jahre später stirbt er in seinem Haus vor den Toren New Yorks. Hoffmans Vermächtnis ist groß. Es sind Autos, die zu den schönsten der Welt zählen. Und zu den kostbarsten: Ein BMW 507, der vor einem halben Jahrhundert 26 500 Mark gekostet hatte, wechselte letztes Jahr bei einer Auktion für rund 2,4 Millionen Dollar den Besitzer.

Quelle: SZ 21.3.2015

FLOTTER KEIL

Amerikanische Muskeln, italienische Feingliedrigkeit, fast so schnell wie ein Porsche. Bis heute gehört der Datsun 240 Z zu den imponierendsten Sportwagen aus Japan



Fast & Furious: Der Datsun 240Z

Datsun bedeutet „Sohn des Dat“. Und DAT war eine japanische Autofirma mit großer Tradition. Mit ihr fing in Japan alles an. Heute gibt es die Marke nicht mehr, und alles, was einst Datsun war, heißt inzwischen Nissan. *Top Gear* nennt Nissan eine bizarre Addams-Familie mit geriatrischen Kompaktwagen, crossovernden Cashcows (wie den Juke) und einem geisteskranken (und absolut wundervollen) GT-R, einem unverschämt brachialen, günstigen Porsche-Turbo-Jäger. Es gibt auch einen gemäßigeren Sportwagen namens 370Z, und dieser flotte Keil erinnert mit seinem Z nicht an Zorro, sondern an einen Sportwagen, der einst auf Augenhöhe mit den großen mythischen Figuren der Überholspur war: den Datsun 240Z. 1969 auf der Motor Show in Tokio vorgestellt, wirkte dieses knackige Coupé wie das Best-of des Designs der Sechzigerjahre. Die Front verführte wie ein Echo des Jaguar E-Type, das Heck hat viele Ferrari-Hintern parodiert und die Linienführung amerikanische Muskeln und italienische Feingliedrigkeit zueinandergebracht. Der Urentwurf stammte von einem Deutschen, dem wundersam größenwahnsinnigen Graf Goertz, der mit dem BMW 507 eines der schönsten Coupés

aller Zeiten entworfen hatte und seither überall versuchte, sein Meisterwerk zu übertreffen, ohne großen Applaus. Der Datsun 240Z war ein sehr preiswertes Auto, mit dem die Japaner auch den amerikanischen Markt penetrieren wollten. Nach Deutschland kamen gerade mal 300 Stück, und so ist dieses Auto heute sehr selten auf heimischen Autobahnen und Oldtimer-Treffen. Fast so schnell wie ein Porsche 911 T, aber nur halb so teuer, war der 240Z eine puristische Fahrmaschine, innen ein wenig billig ausgeschäumt mit Plastik und Imitatholzlenkrädern, aber als Kurvenschleuder ein großes Vergnügen. Heute ist der 240Z längst ein Kultauto der Extraklasse. Einer der Stars aus der *Fast & Furious*-Filmreihe, Sung Kang, hat sich seinen Lieblingsklassiker mit einem Widebody zu einem wahren PS-Monster hochrüsten lassen und heizt mit dem Porsche-Punk Paul Walker, der in seinen wild gezüchteten Ur-Elfern gut mithalten kann, die Canyons nördlich von Los Angeles entlang. Zusammen mit dem Nissan Skyline GT-R, der zeitgleich auf den Markt kam, gehört der 240Z zu den aufregendsten Nischenprodukten der sonst vernünftigen japanischen Autoindustrie.

ULF POSCHARDT



Graf Goertz 1999 auf der Südterrasse Schloss Neubeuern mit den BMW 507