

32. Internationales NSU-Treffen

NSU-Wankel-Entwickler plaudern aus dem Nähkästchen



Dicht gedrängt standen und saßen die Besucher dieses besonderen Fachgesprächs.

Fortsetzung von Seite 1.

Er konnte auch das Urteil von Felix Wankel, „Sie haben aus meinem Rennpferd einen Ackergaul gemacht“ gut verkraften, denn erst mit dem Schritt vom Dreh- zum Kreiskolben war der Motor für eine Serienfertigung geeignet. Die ursprünglich Ausrichtung auf ein hochdrehendes Aggregat jenseits von 18 000 Umdrehungen wurde allerdings verworfen. Nach Paschkes Aussage wäre es so möglich gewesen, einen Motor zu bauen, der mit Feststoff, also pulverisierter Kohle oder mit Stroh läuft und uns unabhängig vom Öl gemacht hätte. Den Entscheidern von damals bescheinigte er wenig Sachverstand, die waren für ihn mehr Kaufleute als Techniker.

Armin Bauder

Ein Wegbereiter („von den Kollegen in anderen Abteilungen „rotierende Dreikantschieber“ genannt) für den Wankelmotor war auch Armin Bauder. Der ist auch nach seiner aktiven Zeit noch mit der Firma verbandelt. Aktuell geht es darum, in den kommenden E-tron (ein Elektroauto) eines dieser leistungsfähigen „Coca-Cola-Motörchen“ (wegen der kompakten Bauweise) einzubauen, damit der Fahrer nicht mit leerer Batterie stehen bleibt. Bei der ursprünglichen Entwicklung in den Siebzigern,

bei der zunächst noch ein Dreiliter Sechszylinder geschlagen werden sollte, bedeutete die Energiekrise schließlich das Aus – fortan ging es um die Entwicklung von Dieselmotoren im Pkw.

Theo Seufer

Die Art und Weise, wie das Entwicklungsteam vorging, um aus dem Kreiskolben den baufähigen Drehkolbenmotor zu formen „das hat viel mit dem Beinamen Versuch zu tun“ offenbarte Theo Seufer, der sich in seinem Arbeitsalltag viel mit den unterschiedlichsten Materialien und Methoden auseinandersetzen musste.

Helmut Stegmaier

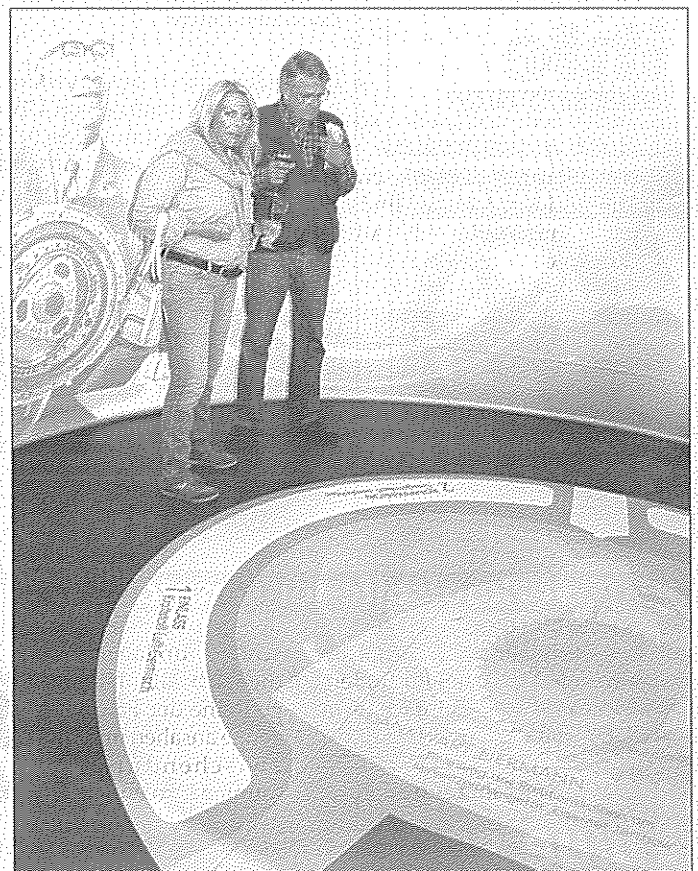
Helmut Stegmaier war zusammen mit der Montagegruppe Lohr dafür zuständig, die Serienmotoren mit größeren Einlasskanälen und kleineren Dichtungen für den Rennsport fertigzumachen. Für Erprobungen war damals wenig Zeit, es galt die Parole „vom Prüfstand ins Rennen“.

Roland Faigle

Der Fahrwerksspezialist Roland Faigle war als Rennmonteur ganz nahe an Siegfried Spiess. Gemeinsam machte man mit wenigen Veränderungen die Serienfahrzeuge wettbewerbsfähig. Mit einem

vergleichsweise kleinen Team hatte man große Erfolge und konnte etliche Verbesserungen wieder in die Fertigung zurückgeben. Für ihn mangelte es damals an der Kompetenz der Werkstätten. Der Ro 80-Gruß, der mit ausgestreckten Fingern anzeigte, der wievielte Motor vorne werkelte war eine Folge des zu schnellen

Wechsels. „Andererseits war der Motor unter einer Stunde getauscht, da war die Fehlersuche viel aufwendiger“. Der anhaltende Applaus im neuen Kino-Forum des Zweiradmuseums zeigte, dass die Fans und Wegbegleiter diesen Blick hinter die Kulissen geradezu genossen hatten. (Text und Bilder pek)



Jetzt kann man sogar den Wankelmotor von innen begutachten