

NSU-Zeitzeugengespräch

In zwanzig Jahren vom Zweirad- zum Automobilhersteller, vom Fahrrad und der NSU-Quick mit Zweitaktmotor zum NSU RO 80 mit Wankelmotor.

Das Internationale NSU-Treffen fand wieder einmal in der Geburtsstadt der NSU-Fahrzeuge, in Neckarsulm statt. Gelegenheit, um auch mit ehemaligen Mitarbeitern des NSU-Werks ins Gespräch zu kommen. Aus dieser Überlegung entstand zufällig parallel bei NSU-Prinz-IG und Spiderclub die Idee, Zeitzeugen der NSU-Geschichte zu befragen. Als sich herauskristallisierte, dass im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum, das sich im ehemaligen Deutschordensschloß in Neckarsulm befindet, eine Sonderausstellung „*Felix Wankel, Erfinder aus Leidenschaft*“ präsentiert werden soll, wurde der Focus auf die Entwicklung und Produktion des Wankelmotors bei NSU gelegt. Der Spiderclub bot sich an, die Veranstaltung durchzuführen.

Mit der Bandbreite von der Konstruktion bis zur Produktion, sollten dabei besonders die Aspekte der raschen Entwicklung von NSU nach dem 2. Weltkrieg angesprochen und hinterfragt werden. Alleine die Produktpalette, die von NSU bis zur Fusion mit AUDI im Jahr 1969 geboten wurde, wirft Fragen auf, wie das denn alles miteinander stattfinden konnte. Als im Jahr 1957 erstmals ein Wankelmotor auf einem Prüfstand bei NSU zündete, wurden bei NSU noch Fahrräder, Quickly-Mopeds, Zwei- und Viertaktmotorräder wie Lux und Max sowie Lambretta-Motorroller produziert. Das erste NSU-Automobil, der Prinz mit einem als Automobilmotor weiterentwickelten Zweizylinder Max-Motorradmotor stand kurz vor Serienbeginn, als sich die Zweiradepoche zur Zeit des deutschen Wirtschaftswunders langsam zu Ende neigte.

Durch Fragen zur Abdichtung und Drehschiebersteuerung von Hubkolbenmotoren die später zu den erfolgreichen Weltrekordversuchen mit dem 50ccm Ladegebläse-Motor im Baum'schen Liegestuhl führten, entstand im Jahr 1951 erster Kontakt von NSU zu Felix Wankel. Wie die Entwicklung des NSU-Wankelmotors vonstattenging, welches Neuland dabei betreten wurde und wie beschwerlich dieser Weg war, wollten wir von ehemaligen NSU-Mitarbeitern wissen. Als Zeitzeugen dieser Epoche konnten gewonnen werden: Armin Bauder und Theo Seuffer, Entwicklungsabteilung / Konstruktion Wankelmotoren; Roland Faigle, Rennmonteur und Fahrweksspezialist; Helmut Stegmaier, Montagetruppe „Lohr“ für Wankel-Versuchs- und Rennmotoren, Klaus-Peter Schnell, mechanische Fertigung KKM. Außerdem konnte kurzfristig auf Hinweis und Mithilfe eines ehemaligen NSU-Entwicklungsmitarbeiters, einer der ganz frühen Konstrukteure des Wankelmotors, Hanns-Dieter Paschke sozusagen als Zeitzeuge der ersten Stunde gewonnen werden.

Die Moderation wurde von Alexander Schnell, Ressortleiter Sonderveröffentlichungen bei Heilbronner Stimme und 1. Vors. des Spiderclubs Ulrich Latus übernommen. Weitere Gäste folgten der Einladung als Zuhörer und für interessante Gespräche am Rande der Veranstaltung. So durften wir die ehemaligen NSU-Rennfahrer Siegfried Spiess, Hans Müller und Thomas Ammerschläger der auch in der Wankelentwicklung bei NSU tätig war, genau so begrüßen, wie den ehemaligen Mitarbeiter von Felix Wankel, Dankward Eiermann. Außerdem mit Peter Gewecke und Werner Beck weitere ehemalige Wankel-Versuchsmitarbeiter. Als Veranstaltungsort mit besonderem Ambiente wurde vom Deutschen Zweirad- und NSU-Museum der neu gestaltete Medienraum zur Verfügung gestellt. An die 150 Besucher verfolgten im bis in die letzte Ecke gefüllten Medienraum und im Sonderausstellungsraum der Wankelausstellung, in welche das Gespräch per Lautsprecheranlage übertragen wurde, die Schilderungen der Zeitzeugen. Mit dem vielfältigen Hintergrund der Gesprächsteilnehmer, von der sehr theoretischen Entwicklungsarbeit über die Versuchsabteilung und bis zur mechanischen Fertigung, wurde die gesamte Bandbreite der Wankel- Entwicklung und Fertigung im NSU-Werk erörtert.

Hanns-Dieter Paschke erläuterte seine Idee, den Wankelschen Drehkolbenmotor DKM zum NSU-Kreiskolbenmotor KKM umzukonstruieren. Er sei sich relativ schnell im Klaren darüber gewesen, dass der erstmals im Jahr 1957 auf einem Prüfstand bei NSU gelaufene DKM mit seinen zahlreichen drehenden Teilen niemals wirtschaftlich als Serienaggregat gefertigt werden könne.

Man solle sich, so Paschke nur vorstellen, dass in diesen DKM bei bis zu 18.000 Umdrehungen pro Minute Treibstoff und Zündung hinein sowie Abgase heraus gebracht werden müssen. Und das alles bei sich miteinander drehenden Bauteilen. Deshalb habe er sich Gedanken gemacht, wie man das Prinzip vereinfachen könnte. Felix Wankel reagierte auf die Erfindung und grundlegende Konstruktionsänderung von H. D. Paschke mit dem berühmten Spruch: Die haben aus meinem Rennpferd einen Ackergaul gemacht. Wankel war schon sehr verärgert auf NSU, Dr. Höppner und mich, sagte Paschke. Wir hatten aber damals erkannt, dass Wankels DKM zu kompliziert war.

Armin Bauder und Theo Seufer waren zu dieser Zeit noch im Studium. NSU erkannte wohl bald das Talent der beiden Maschinenbaustudenten förderte sie jeweils mit einem Stipendium und band sie so an das Unternehmen mit der Verpflichtung, sämtliche freie Zeiten zwischen dem Studium und nach Abschluss für NSU tätig zu sein. So waren Beide in der Sonderentwicklungsabteilung TX mit der Entwicklung von Wankelmotoren beschäftigt. Schon früh habe man sich, nachdem der Einscheiben-Wankelmotor des Spiders nahezu Serienreife erlangte, mit Zwei- und Mehrscheibenmotoren beschäftigt. Auf die Frage, ob es denn auch Rivalitäten zwischen den „Hubkolbenleuten“ und den „Wanklern“ gab sagte Armin Bauder, sie seien von den Hubkolbenleuten mit der Bezeichnung „rotierende Dreikantschaber“ bedacht worden. Aber eine echte Rivalität habe es nicht gegeben, so Theo Seufer, zumal die Versuchsabteilung TX ja räumlich auf einer Insel zwischen den Gewässern von Neckar und Sulm angesiedelt war. Mit dem 871er Zweischeibenmotor, der Mitte der 80er Jahre entwickelt wurde, sei man dann erstmals wirklich auf gleicher Höhe mit dem Hubkolbenmotor gewesen. Als Vergleich und auch als Zielgruppe habe der 3-Liter Sechszylindermotor gegolten, den man dem 871er Motor mit einem Kammervolumen von zweimal 750ccm gleichstellte. So sei es am Ende mit der Entscheidung, die Wankelmotoren einzustellen nicht nur um das Wankelprinzip gegangen. Mit der Energiekrise habe ein Umdenken auf kleinere, sparsamere Motoren stattgefunden. Somit seien annähernd gleichzeitig die 3-Liter Hubkolbenmotoren und der KKM 871 eingestellt worden.

Auf die Frage, wie denn der Übergang von NSU zu Audi erfolgt sei erklärten Bauder und Seufer, dass man damals als NSU-Mitarbeiter schon sehr große Angst um den Arbeitsplatz gehabt habe. Es sei auch massiv, nahezu ein Drittel der rund neuntausend Arbeitsplätze im Zuge der Fusion weggefallen. Mit dem schlimmen Hochwasser im Jahr 1971, bei dem große Teile des AUDI/NSU-Werks unter Wasser standen, habe man nochmals Angst gehabt, dass der VW-Konzern die Verlagerung und Schließung des Werks Neckarsulm anstrebe. Land Baden-Württemberg und Stadt Neckarsulm hätten damals sehr viel investiert, damit der Standort geblieben sei. Außerdem habe Ferdinand Piëch entgegen vieler Meinungen sehr wohl für Innovation und das NSU-Werk in Neckarsulm gestanden. So seien die Mitarbeiter aus Entwicklung und Versuch ähnlich wie auch bei Daimler-Benz dann mit der Entwicklung von Dieselmotoren betraut worden. Somit haben die „Wankelleute“ Armin Bauder und Theo Seufer am Grundstock für die modernen AUDI-Dieselmotoren wesentlich mitgewirkt und waren dabei Pioniere der modernen Diesel-Direkteinspritzermotoren.

Roland Faigle erklärte, wie er damals als Fahrwerksspezialist von Bosch zu NSU ging und im Jahr 1966 als Betreuer für die werksunterstützten Rennfahrer Siegfried Spiess und Karl-Heinz Panowitz „abgeordnet“ wurde. Die Rennspider wurden von einer kleinen von Roland Faigle geleiteten Truppe von sechs bis acht Mann mittels Optimierung von Serienfahrzeugen aufgebaut. Die Rennmotoren der Wankelspider wurden von der „Montagetruppe Lohr“ aufgebaut. Nach jedem Rennen, so Helmut Stegmaier, habe man die Rennmotoren zerlegt und die einzelnen Bauteile begutachtet. Erkenntnisse seien dann auch in die Serienmotoren eingeflossen. Von Roland Faigle, der später als Werkstattleiter für den Übergang der Motorenproduktion vom Versuch zum Motoreinbau in die Serienproduktion zuständig war wurde die Frage bestätigt, dass die zahlreichen kleinen NSU-Werkstätten mit der rasanten Entwicklung innerhalb von 20 Jahren vom Zweitaktmoped über das Motorrad, den ersten Prinz-Automobilen und dann den Wankelfahrzeugen wie Spider und am Schluss den hochmodernen NSU- RO 80, Großteils überfordert waren. Der unberechtigte schlechte Ruf des RO 80 kam sicherlich auch davon, so Faigle, dass der Motor wesentlich schneller getauscht war, als sich auf die Fehlersuche zu begeben. Durch die großzügige Gewährleistung und Kulanz von NSU sei das sicherlich sehr im negativen Sinn begünstigt worden.

Klaus-Peter Schnell, eines der ganz frühen Mitglieder unseres Spiderclubs, erläuterte welche schwierigen Aufgaben die Wankelproduktion für die mechanische Fertigung bedeutete. Im Versuch sei völliges Neuland bei Bearbeitungsmethoden und Fertigungsverfahren betreten worden. Das ging von den Beschichtungen der Trochoidenlaufbahnen und Bearbeiten der anfangs Chrom- und später Nikasilbeschichtungen bis zur Bearbeitung der Dichtleisten. So habe man wie alle, die mit dem Wankelmotor beschäftigt waren, ständig neue Wege und Lösungen finden müssen.

Es war, so Ulrich Latus am Schluss der Gesprächsrunde mit dem Dank an alle Teilnehmer, das NSU- und Zweiradmuseum, Moderator Alexander Schnell sowie den zahlreichen Besuchern, eine beeindruckende Epoche deutscher Automobilentwicklung, die wir heute erfahren durften. Durch die Gesprächsrunde habe man viele interessante und neue Aspekte aus dieser Pionierzeit erfahren. Die Zuhörer bestätigten diesen Eindruck mit lange anhaltendem Applaus. Anschließend wurde noch im Raum der Wankel-Sonderausstellung, die übrigens noch bis Januar 2013 gezeigt wird, in lockerem Rahmen und bei einem Glas Sekt im Smalltalk über die „guten alten NSU-Zeiten“ sinniert.

Das Zeitzeugengespräch wurde im Rahmen eines Films über das internationale NSU-Treffen in kompletter Länge aufgezeichnet. Sobald bekannt ist, wie diese Aufzeichnungen erhalten werden können, werden wir das auf unserer Homepage und im nächsten Spiderjournal mitteilen.