

Wankel-Premiere auf zwei Rädern: MZ KKM 175 W mit Wasserkühlung

Verschlußsachen aus der DDR

Jetzt entdeckt: die Wankel-MZ

In den sechziger Jahren ging die Idee des Wankel-Motors um die Welt. MOTORRAD entdeckte zwei Prototypen von damals hinter dem Eisernen Vorhang.

Aus gutem Grund bleibt das, was findige Ingenieure und Techniker erdenken, entwerfen und letztlich auch bauen, meist bis zur Serienreife den neugierigen Blicken der Öffentlichkeit vorenthalten. Heutzutage gibt es wohl in fast allen Entwicklungsabteilungen namhafter Zweiradhersteller Prototypen, die ihr Dasein in einer dunklen Ecke fristen, weil die Projekte aus irgendwelchen Gründen vorzeitig abgeblasen wurden.

Ein Paradebeispiel für diese Verschleierungstaktik sind zwei Wankel-Experimente des sächsischen Motorradwerks

MZ in Zschopau. Lange Jahre sorgsam unter Verschluss gehalten, erhielten die Einzelstücke nun eine neue Bleibe im DDR-Zweiradmuseum Augustsburg. Allerdings immer noch unter Ausschluß des Publikums, denn die Kreiskolbenmaschinen schlummern derzeit im Magazin des Hauses.

MOTORRAD lüftet so ein über 20 Jahre gehütetes Geheimnis: Schon 1963, knapp drei Jahre nach der Vorstellung des Kreiskolbenmotors von Felix Wankel befaßten sich die Techniker aus Zschopau mit dem neuartigen System des rotierenden Kolbens.

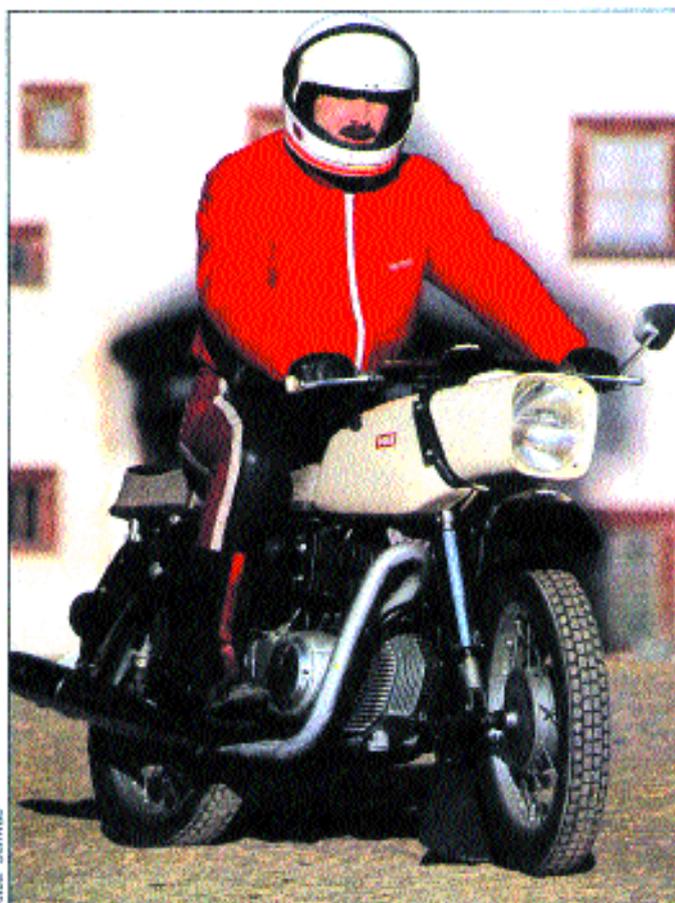
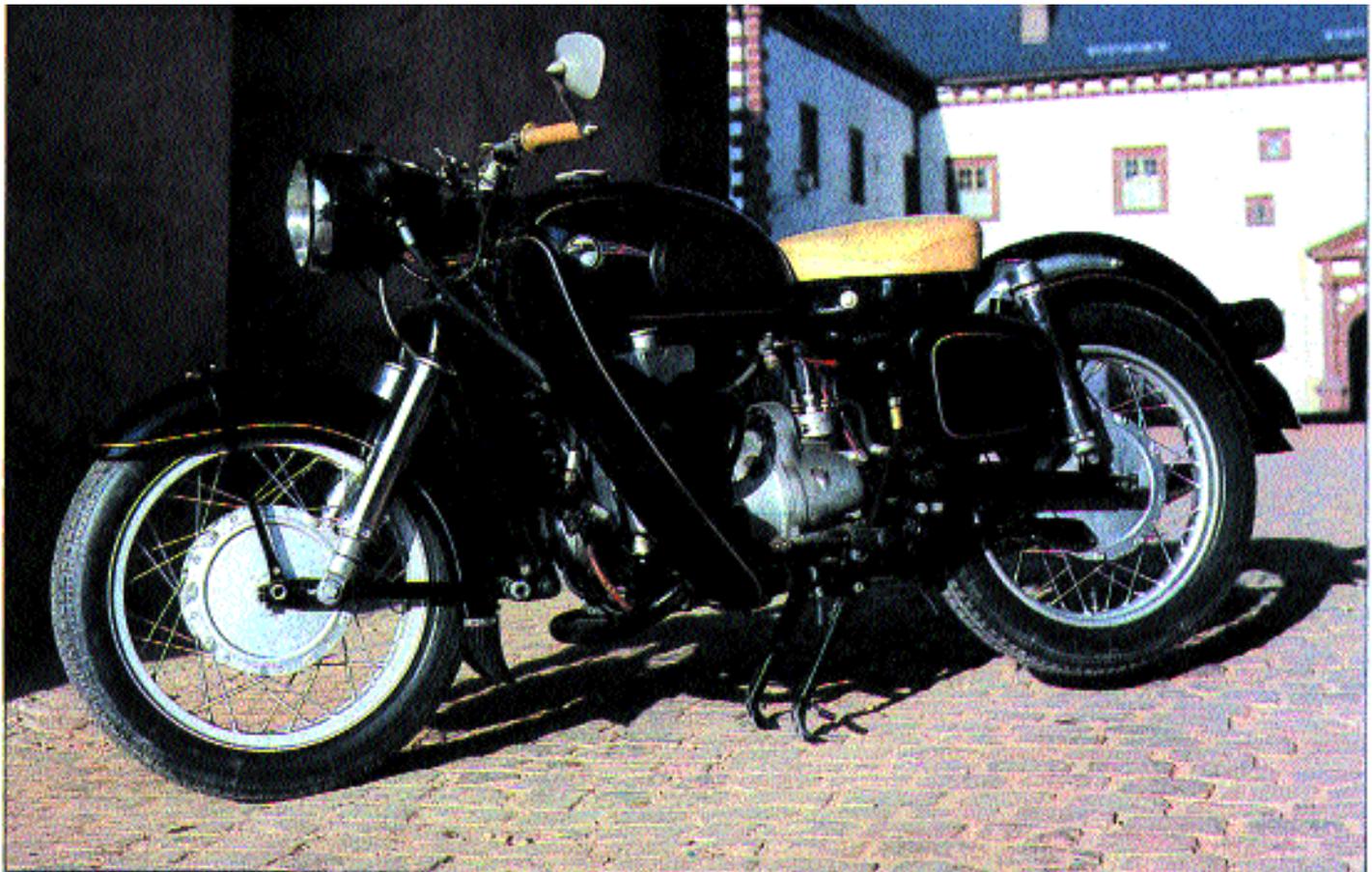


Foto: Schwab



Fast serienreif: luftgekühlte KKM 175 L

MZ-Prototypen KKM 175 W (KKM 175 L): Technische Daten*

Motor

Wassergekühlter (luftgekühlter) Kreiskolbenmotor, Leistung 17,7 kW/24 PS bei 6750/min, Hubraum rechnerisch 350 cm³, ein BVF-Vergaser, Batteriezündung, Anlasser, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Kardanantrieb (Kette).

Fahrwerk

Fahrwerk des Prototyps BK 351 (Fahrwerk der ES 250/2), Leergewicht 165 kg (140 kg), Höchstgeschwindigkeit 140 km/h.

*Herstellerangaben

Ingenieur Herberl Friedrich, der bei DKW den Kompressorrotor kreierte, brachte dem MZ-Wankel das Laufen bei. Dies geschah auf so eindrucksvolle Art und Weise, daß die Wankel GmbH, die sich bei Verhandlungen über die Lizenznahme auch gleich nach dem aktuellen Entwicklungsstand erkundigte, verblüfft war.

Schon im ersten Entwicklungsjahr stellten die Zschopauer das erste Wankel-Motorrad überhaupt auf die Räder. Interessant war hierbei, daß sich nicht nur der Motor in der Entwicklungsphase befand, sondern auch das Fahrwerk eines Prototyps (ein MZ-Zweitakt-Boxer mit Kardanantrieb) erhalten mußte. Diese Version, bei der das aus gefrästen und verschweißten Stahlteilen bestehende Triebwerk noch wassergekühlt war und einen ölgekühlten Läufer hatte, brachte weit über 160 Kilogramm auf die Waage.

Zwei Jahre später, Anfang 1965, entstand die zweite Variante, nun luftgekühlt mit Hilfsgebläse und einer gekapselten Kette zum Hinterrad. Diese Ausführung besaß einen quer zur Fahrtrichtung liegenden Rotationskolben, der äußerst geschickt in ein konventionell aussehendes Motorgehäuse integriert war, das vier Gangstufen beherbergte. Der Vergaser fand seinen Platz unter dem linken Seitendeckel, und der Auslaßschlitz für die Auspuffgase lag an der Oberseite

des Motors, wodurch die skurrile Form des Krümmers entstand. Die KKM 175 L war fahrwerkseitig von der zu diesem Zeitpunkt aktuellen MZ ES 250/2 abgeleitet. Mit diesem Fahrzeug, das sich auf der letzten Entwicklungsstufe vor der sogenannten Nullserie befand, wurden Tests und Langzeitversuche gefahren.

24 PS bei 6750/min lauteten die Angaben für das 140 Kilogramm schwere Motorrad, dessen Höchstgeschwindigkeit bei 140 Stundenkilometern lag. Doch nicht nur im Zweirad sollte ein Kreiskolbenmotor Verwendung finden, auch die DDR-Automobilfabriken Wartburg und Trabant interessierten sich zu diesem Zeitpunkt für das Drehkolbenprinzip und bauten einige Prototypen.

Letztlich blieb dem System von Felix Wankel der große Durchbruch jedoch versagt. Nach sorgfältigen Überlegungen gaben die MZ-Techniker den Hubkolbenmotoren den Vorzug. Diese Entscheidung wurde maßgeblich von Kostenfaktoren beeinflusst, denn die

sächsischen Zweitaktleute hätten ihre Produktionsanlagen auf die neuen Bedürfnisse umstellen müssen.

Ein weiterer maßgeblicher Grund wäre auch die Lizenznahme gewesen, die den Geldbeutel der Zschopauer noch zusätzlich belastet hätte. Doch der Kreiskolbenmotor, bei dem bauartbedingt kaum freie Massenkraft auftreten, verschwand auch bei anderen Herstellern genauso schnell, wie er entwickelt wurde. Besonders nach dem Debakel, das NSU mit dem Ro 80 durchlebte, hatte diese Motorenart ihren schlechten Ruf weg.

Spötter weisen heute noch auf den Ro 80-Gruß hin, bei dem die Anzahl der abgespreizten Finger an der erhobenen Hand den gerade eingebauten Motor signalisierte. So kam es, daß die Wankel-Aggregate, wie beispielsweise in den Norton-Polizeimaschinen, ein Außen-seiterdasein fristen, oder daß sie wie die MZ-Einzelstücke, als Verschleißsachen vergangenener Tage verbleiben.

Michael Griep