

Wankel-Mut

Wie die Bundeswehr den RO 80 gesponsort hat

von Ralf Friese jr.

Im Jahr 1960 hatte die Bundeswehr die Entwicklung eines so genannten Plattformwagens in der 0,25-Tonnen-Nutzlastklasse ausgeschrieben, an der sich neben der Auto Union und den Glas-Werken auch die in Neckarsulm ansässige NSU Motorenwerke AG beteiligte. Bei den Entwicklungsarbeiten griff NSU interessanterweise in Lizenz auf Baugruppen des Porsche Jagdwagens zurück, der 1956 bei der Beschaffung der ersten Radfahrzeuggeneration dem DKW M-Wagen unterlegen war. Im Zug der in Neckarsulm betriebenen Wankelmotorenentwicklung wurde auch versucht, den Kreiskolbenmotor bei der Bundeswehr an den Mann zu bringen.

Mitte 1963 erhielt NSU vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung die Zusage, für die Aggregateerprobung einen DKW Geländewagen zu erhalten. Eine willkommene Morgengabe, ließ sich doch auf diese Weise die Erprobung der technischen Komponenten des späteren NSU Ro 80 elegant tarnen. Angenehmer Nebeneffekt war die teilweise Verrechnung der Entwicklungskosten des Ro-Motors auf das Konto „Sonderentwicklung Bundeswehr“. Auf nicht mehr rekonstruierbaren Wegen kam aus Bundeswehrbeständen ein gebrauchter 900er-Munga-Viersitzer ins Unterland, der in der Folgezeit unter seinem olivgrünen Kleid gründlich modifiziert wurde. Die zwei unterschiedlichen Wankeltriebwerke, die 1965/66 im Munga verbaut wurden, sind Zweischeibenmotoren vom Typ KKM 506/509. Es handelt sich um Vorläufer des KKM 512/612 wie er ab 1967 im Ro 80 eingesetzt wurde. Äußerlich erkennbar sind die Vorserienaggregate am so genannten „Knochen“, dem Wasser-Öl-Wärmetauscher auf der Motoroberseite. Das Versuchsmuster war mit dem Zenith-Geländevergaser 32 NDIX ausgestattet,



Der Munga als Versuchswagen mit Wankel-Motor in Neckarsulm 1965.

gegenüber dem Munga jedoch mit einer Beschleunigerpumpe versehen. Beim ersten Entwurf lag der Öleinfüllstutzen des Einkerzenmotors auf der Zündkerzenseite - tief und beinahe unzugänglich neben Kraftstoffpumpe und 24-Volt-Lichtmaschine. Die Benzinpumpe wurde, ebenso wie der Zündverteiler, von einem Rädersatz an der Stirnseite des Motors angetrieben. Unten, an der Motorvorderseite, lag die tiefe Motorölwanne. Ein- und Auslasskanäle befanden sich auf der rechten Motorseite, die Kerzen lagen in Fahrtrichtung links. Eine voluminöse Auspuffanlage verlief rechts am Rahmen entlang und wurde vor dem Hinterachsdifferential unterhalb des Rahmens zur linken Fahrzeugseite geführt. Der wankeltypisch hohe Frischgasanteil im Abgas und die daraus resultierenden hohen Abgastemperaturen bedingten eine massive Ausführung aus hochwarmfesten Blechlegierungen.

Um die tiefhängende Ölwanne unterzubringen, musste das vordere Motorschutzblech modifiziert werden - dies war dann aber auch die einzige rahmenseitige Ände-

rung, die notwendig geworden war, um das kompakte Antriebsaggregat unterzubringen.

Der Motor selbst wurde mit einem Adapterring an das Munga-Getriebe angeflanscht. Den originalen Kühler behielt man bei. Die Wasserschläuche erhielten Reduzierstücke, um die unterschiedlichen Rohrdurchmesser zwischen Motor und Kühler auszugleichen. Ein großer Papierpatronenluftfilter war mit seinem Blechgehäuse direkt auf dem Vergaser montiert. Die Evolutionsstufe verfügte über einen riesigen Ölbadluftfilter mit Filterzyklon, der entkoppelt vom Motor an der Karosserie festgeschraubt war. Die Verbindung zum Vergaser besorgte ein Gummi-Wellschlauch. Der Öleinfüllstutzen wurde servicegerecht zur rechten Ölwannenseite verlegt. Der Ölfilter befand sich nach wie vor am Wärmetauscher oben auf dem Motorkopf.

Eine Besonderheit stellte der „Anlasser“ dar. Der breit bauende Kreiskolbenmotor verdeckte die Anlasser-Öffnung am DKW-Getriebe; Kupplungsglocke und Einbaulage gestatteten keinen Einbau von der