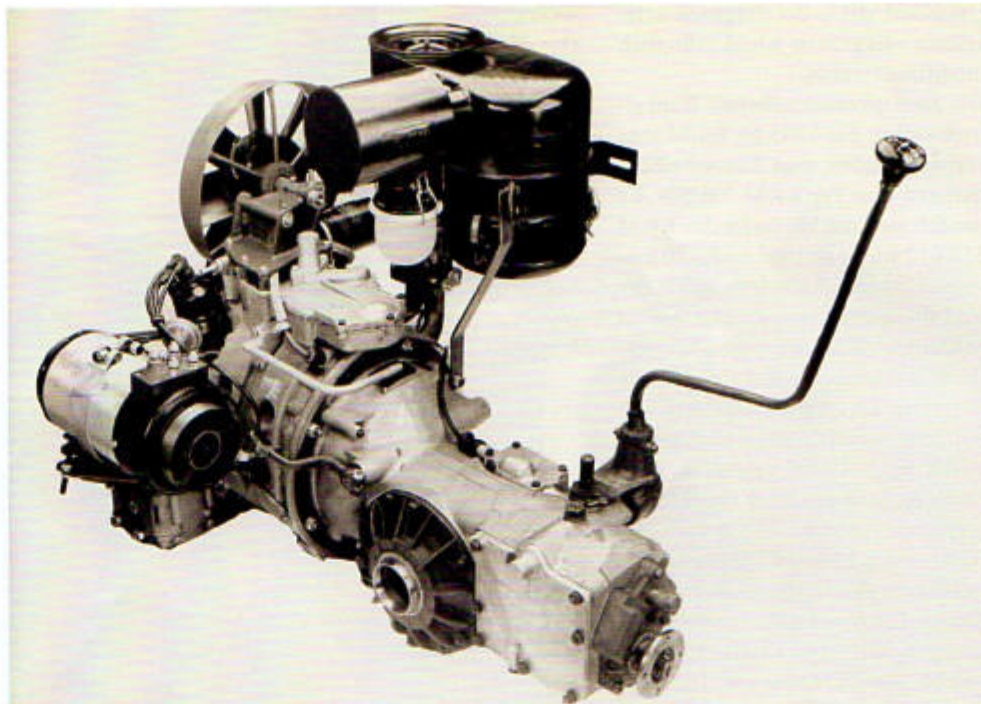


ten sie zum umschaltbaren Anlassermotor um. Ein doppelter Riementrieb, drei getrennte Elektroanschlüsse im Starkstromformat und eine verstärkte Lichtmaschinenhalterung waren die äußeren Attribute dieser Dynastart-Variation. Der Doppelfunktion kam sie dank intensiver Kühlung zuverlässig nach. Ob nach einer Wasserdurchfahrt die Treibriemen durchrutschten, ist nicht überliefert.

Das Antriebsaggregat verfügte über die innere Geometrie des Spidermotors; Läufer und Trochoiden entsprachen dem Ende 1964 erreichten Entwicklungsstand des Wankel-Spiders. Die Laufbahnen der Trochoiden waren verchromt, ebenso die Flächen der Gehäusedeckel, an denen die Standringdichtung des Läufers anlag. Eingedenk der Probleme mit der Materialpaarung von Dichtleisten und Lauffläche verfügte der Versuchsmotor bereits über neu entwickelte Hartkohledichtleisten. Um deren Verschleißfestigkeit war es anfangs dermaßen schlecht bestellt, dass betriebsintern schnell das Bonmot kursierte, in der Abteilung TX laufe bereits ein erstes Kohlenstaub-Wankeltriebwerk. Die Versuchsmuster waren mit Mittelteil und Gehäuseseitenwände in Leichtmetall ausgeführt worden. Gehäuseverzug und Rattermarken traten bei diesen Aggregaten verstärkt in Er-



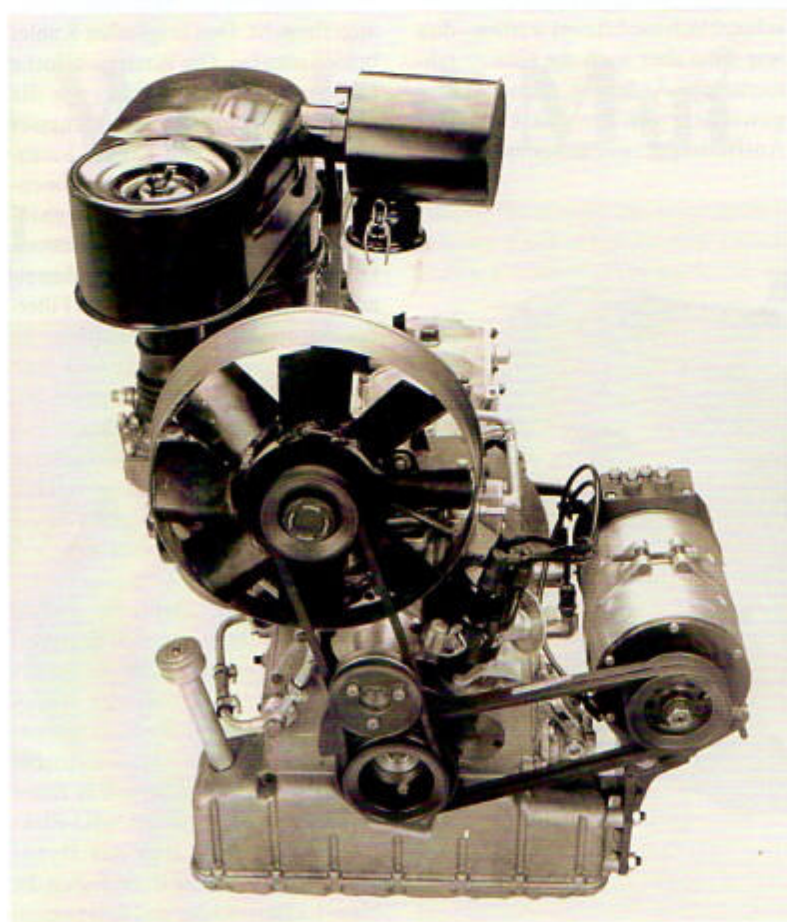
scheinung, zudem stellte die abriebfeste Beschichtung der Laufbahn die Metallurgen vor nahezu unlösbare Probleme. Die Verhältnisse in einem nikasilbeschichteten Hubkolbenzylinder ließen sich nicht ohne weiteres auf den ungleich komplexeren Bewegungs- und Verbrennungsablauf im Kreiskolbenmotor übertragen. Im Mai 1966 lud die rührige NSU-Pressabteilung ausgewählte Fach-

oben:
Da der Motor keinen Platz für einen herkömmlichen Anlasser bot, experimentierte man mit einer so genannten Dynastartanlage. Das Bild zeigt den Motor von der Starterseite.

journalisten nach Neckarsulm ein. Auf dieser Veranstaltung wurde im Munga die jüngste Entwicklungsstufe des NSU-Zweischeiben-Wankelmotors vorgeführt. Dies geschah nicht ohne Grund, war doch aus Japan durchgesickert, dass der Wankel-Lizenznehmer Mazda in Kürze mit einem eigenen Zweischeiben-Sportwagen, dem Mazda Cosmo, auf den Markt kommen wollte. Für den schwäbischen Lizenzgeber ein Schock, hatte man doch zu dieser Zeit mit Rattermarken, ausgelaufenen Lagern, „eingeschnappten“ Trochoiden und exzessiven Ölverbräuchen zu kämpfen. Im Schwäbischen Wald wurde der viertaktende Munga ausgiebig durchs Gelände gescheucht. Die gegenüber dem Dreizylinder verdoppelte Motorleistung gestattete eine durchaus zügige Gangart. Im Drehzahlkeller ließen sich – aufgrund des wankeltypisch sehr spitzen Drehmomentverlaufs – nur geringe Vorteile gegenüber dem Zweitakter feststellen. Ob die knapp 80 PS ausreichten, „den Munga erzittern zu lassen“, wie es in einem zeitgenössischen Bericht heißt, darf bezweifelt werden.

Die Spuren des wankelmutigen Munga verlieren sich mit dem Serienanlauf des Ro 80 in der Asservatenkammer der Versuchsabteilung. Ein anderer Munga-Umbau, diesmal ein Achtsitzer mit dem 112-PS-Motor des Audi 100 GL, diente noch bis in die achtziger Jahre bei der Neckarsulmer Werksfeuerwehr als Ersatz für ein ausgemustertes NSU Kettenrad.

Ralf Friese jr.



links:
Der Wankelmotor von vorne. Auf der linken Seite der verbesserte Öleinfüllstutzen, rechts die massive, zur Dynastartanlage umgebaute Lichtmaschine.