

Felix Wankel – ein anerkannter Viertakter

Von Axel F. Busse

Niemand stellt heute ernsthaft in Frage, dass Nicolaus Otto oder Rudolf Diesel der Nachwelt bedeutende Erfindungen hinterlassen haben. Felix Wankel, der ebenfalls einem Motor seinen Namen verlieh, gilt dagegen eher als tragische Figur. In diesem Oktober jährte sich sein Todestag zum 25. Mal.

Für den einen war er der begnadete Viertakter, für den anderen das verkannte Genie. Eines war der Erfinder Felix Wankel ganz bestimmt: Ein Konstrukteur, der unbeirrt eine brillante Idee in die Tat umsetzte. Letztlich scheiterte er auch an der Zeit, in die seine Konstruktion nicht zu passen schien. Sein Verdienst ist es, Ottos Hubkolbenprinzip, das ja auch Diesel für seinen Glühkerzenmotor nutzte, in Frage gestellt zu haben. Doch der nach Wankel benannte Kreiskolbenmotor fand niemals die Verbreitung, die den beiden anderen Motorenkonzepten vergönnt war. Bis zum Tode seines Konstrukteurs im Jahre 1988 waren kaum mehr als 1,6 Millionen Einheiten produziert.

Vor rund 46 Jahren schien es dagegen noch möglich, dass die neue Erfindung den anderen den Rang ablieferte: Der Wankel-Motor, der als einfach, leicht und leise gilt, verblüffte durch geringe bewegte Massen und entsprechend geringen Verschleiß. Doch die Revolution in der Automobilwelt blieb aus.

Wankel war ein klassischer Viertakter, der sein Hobby zum Beruf machte. Am 13. August 1902 im badischen Lahr (Ortenaukreis) geboren, verlässt er 1921 das Gymnasium in Weinheim bei Heidelberg. Seine Berufsausbildung hat mit Motoren so wenig zu tun wie Eskimos mit Sonnencreme: Er absolviert in Heidelberg eine Lehre als Verlagskaufmann. Jedoch interessieren ihn besonders die Biografien von Technik- und Wissenschaftspionieren. In den 20er Jahren eröffnet Wankel mit Freunden eine kleine Werkstatt und experimentiert mit Motoren.

Eine Ausbildung als Konstrukteur oder ein Ingenieurspatent hat Wankel zeit seines Lebens nie erworben - ebenso wenig wie einen Führerschein. Aus der Werkstatt der Viertakter tuckert 1927 die erste Fahrmaschine. Ähnlichkeiten mit dem später legendären Wankel-Motor weist zunächst das Gerät auf, das 1933 zum Patent angemeldet wird: eine Drehkolben-Maschine mit

der Typenbezeichnung DKM 32. Ein Jahr später wird eine große Firma aufmerksam: 1934 bekommt er einen Forschungsauftrag für Drehschieber-Steuerungen und Rotationskolben-Motoren von BMW. In der Versuchsabteilung Lahr, die in Wahrheit aus einem Büro und einer Werkstatt im elterlichen Haus Wankels besteht, beginnt Wankel, seine Ideen in die Realität umzusetzen.

Mit der Expansion der Rüstungsindustrie unter den Nationalsozialisten zieht Wankels Forschung die Aufmerksamkeit der Mächtigen auf sich. Die Unterstützung ermöglicht ihm, ein eigenes Labor in Lindau am Bodensee einzurichten und dort neuartige Motoren weiter zu entwickeln. Prompt folgen 1945 Haft und Forschungsverbot durch die Alliierten. Wankels Werkstatt wird von den Franzosen zerstört. Mit Hilfe aus der Industrie kann er seine Versuche fortsetzen. Im April 1954 ist es schließlich soweit: Wankel ist der Realisierung einer genial einfachen Idee nahe: Ein Motor, der praktisch ohne Ventile auskommt. Es ist der 1. Februar 1957, als der DKM (Drehkolbenmotor) 54 zum ersten Mal auf dem Prüfstand läuft. Mit der damals noch selbstständigen Firma NSU hat Felix Wankel einen Partner gefunden, der an sein Konzept glaubt. Weitere sechs Jahre später ist der Prototyp eines NSU Prinz fahrbereit. Der Motor leistet 30 Pferdestärken.

Zum Ende des folgenden Jahrzehnts ist der Autodidakt endlich auch von der etablierten Forschung anerkannt. 1969 wird Felix Wankel die Ehrendoktor-Würde der TH München zuerkannt, ein Jahr später erhält er das große Bundesverdienstkreuz. Inzwischen sind mehrere weitere Fabrikate außer dem Ro80, der einzigen Kreiskolben-Limousine aus deutscher Produktion, auf dem Weltmarkt.

Aber die Gründe des Verkaufs der Wankel GmbH an die britische Lonrho Ltd. Gruppe sind die Informationen spärlich. Wenig später dämmert den Käufern, dass sich der so euphorisch begrüßte Motor weltweit nicht durchsetzen wird. Trotz allseits gepriesener Vorteile wie Laufruhe und Verschleißarmut, trotz des geringen Gewichts und der niedrigen Kosten, entpuppte sich der relativ hohe Verbrauch als Makel, der sich mit der 1973 beginnenden ersten Ölkrise nicht in Einklang bringen ließ. Die Autokonzerne waren nicht bereit, Millionensummen in neue Fertigungsanlagen zu investieren, der revolutionäre Motor geriet ins Schattendasein.

Wankel war es nicht gelungen, eine dauerhafte Allianz aus Befürwortern seines Motors zu schmieden. Das hat ihn nicht interessiert, erzählt sein Weggefährte Dankwart Eiermann. Der Ingenieur arbeitete mehr als 20 Jahre lang mit Wankel zusammen. Er war immer ein bisschen ein Wunschdenker, so die Einschätzung des Weggefährten. Wankel selbst blieb ein anerkannter Konstrukteur und teilte weiter, von Ehrungen überhäuft. Auch der Bayerische Verdienstorden und der Goldenen Ehrenring des Deutschen Museums werden ihm zuerkannt. 1976

eröffnete ein Wankel-Museum in Lindau am Bodensee. (ampnet/aeb)



Felix Wankel.
