Wankel-Variationen: Ro 80 â gekocht 160

Von Axel F. Busse

Ein makaberer Humor verband die Fahrer des Ro 80: Mit ausgestreckten Fingern, so geht die Legende, signalisierten sie sich bei jeder Begegnung die Anzahl der bereits verschlissenen Motoren. Das Dichtungsproblem am Motor schmÃ¤lerte die Freude an einem in jeder Hinsicht Richtung weisenden Auto. Dass NSU die Aggregate kostenfrei austauschte, trug zur Reputation nur geringfÃ¼gig bei. Auch den Spott âRo 80 â gekocht 160â mussten die Fahrer ertragen, obwohl sie einen Pkw besaÃen, dessen keilfÃ¶rmige Grundstruktur und der pavillonartige Aufbau mit sechs Seitenfenstern zum Vorbild spÃ¤terer Automobilgenerationen wurde.

Immerhin wurde der Ro 80 von Motorjournalisten 1967 zum âAuto des Jahresâ gewÃ¤hlt. Von falscher Bescheidenheit war der âVaterâ der Konstruktion, Felix Wankel, nicht angekrÃ¤nkelt: Er sah in der Entwicklung einen âAnti-Mercedesâ. Aus einem Kammervolumen von zweimal 497 ccm holte der Motor 115 PS. Im gleichen Jahr brachte Mazda des CoupÃ© mit Namen âCosmoâ heraus, 1978 folgte der RX-7, der ebenfalls 115 PS leistete. Dieser sportliche ZweitÃ¼rer fand in Amerika mit dem Modellnamen âSavannahâ viele Freunde, was letztlich ohne die Adaption eines geregelten Kat fÃ¼r den Motor wegen der strengen US-Umweltauflagen nicht gelungen wÃ¤re. Auch CitroÃ«n steuerte ein GefÃ¤hrt zur Wankel-Gemeinde bei, den GS Birotor, was ein Hinweis auf einen Zweischeiben-Kreiskolbenmotor ist.

Wieviele Ro80 schlieÃlich binnen der zehn Jahre seiner Produktion vom Band liefen, lÃ¤sst sich heute nicht mehr genau ermitteln. Eine Quelle spricht von 37 406 Exemplaren, eine andere von 38 052. Fest steht, dass die StÃ¼ckzahlen gemessen an der Begeisterung fÃ¼r das damals futuristische Auto erbÃ¤rmlich gering waren und verbÃ¼rgt ist auch, dass es einen Kombi darunter gab: Ein Frankfurter NSU-HÃ¤ndler gÃ¶nnte sich den Eigenbau.

Auch auf zwei RÃ¤dern konnte man mit Wankel fahren: Hercules und Suzuki, Norton und MZ beglÃ¼ckten die Biker mit der Erfindung, selbst im Wasser und in der Luft konnte, wer wollte, auf den Spuren des genialen Erfindern wandeln. 1971 war der Prototyp des hochseefÃ¤higen Wankel-Gleitflossen-Motorboots ‚Zisch' fertig und Lada beispielsweise entwickelte einen Flugzeugmotor.

Ebenso spektakulÃ¤r wie schnell vergessen war ein groÃer Erfolg im Motorsport: Der Sieg eines Wankels im bedeutendsten Langstreckenrennen der Welt â den 24 Stunden von Le Mans. Ein grÃ¼n und orange lackiertes GefÃ¤hrt, dessen GerÃ¤usch eher an eine Ã¼berhitzte KreissÃ¤ge erinnerte als an einen Rennwagen, ging als erstes durchs Ziel. Dass der Mazda mit der Typenbezeichnung 787 B, angetrieben von einem Vierscheiben-Wankel mit 700 PS, diesen historischen Sieg einfuhr, konnte nicht einmal ein Michael Schumacher verhindern, der damals als viel versprechender Nachwuchsfahrer bei Mercedes unter Vertrag war.

Der Stuttgarter Konzern hatte selbst mit Wankel-Motoren experimentiert und den Star der IAA 1969 prÃ¤sentiert. Nur 1,12 Meter hoch war der Mercedes C111, der zunÃ¤chst mit einem Dreischeiben-Wankel ausgerÃ¼stet war. Der erste C111 wurde sechsmal, das modifizierte Modell mit dem Zusatz âIIâ nur noch zweimal gebaut. Es erhielt noch eine Kolbenscheibe mehr, war fÃ¼r 350 PS und rund 300 km/h gut.

Die Euphorie der frÃ¼hen Siebziger war allerdings nur von kurzer Dauer. Die Ãlkrise machte den Autoherstellern die Entscheidung schwer, in ProduktionsstÃ¤tten fÃ¼r einen vÃ¶llig neuen Motor zu investieren. Der Volkswagen-Konzern, neuer EigentÃ¼mer der mit Audi fusionierten NSU, wollte den Ro 80 trotz verbesserter Technik nicht weiter produzieren.

Mazda hingegen blieb dem Konzept treu. Was Felix Wankel selbst noch als âAckergaulâ geschmÃ¤ht hatte, ist in Japan zu einem Rennpferd geworden, an dessen Temperament der Konstrukteur gewiss seine Freude gehabt hÃ¤tte. In der letzten Version des RX-8 leistet der Motor 231 PS bei 8500 U/min. Nur der Durst ist fast wie in den Siebzigern: Unter zwÃ¶lf Litern je 100 km ist das schmucke CoupÃ© kaum zu bewegen. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel

Im Mercedes-Benz C 111-I (1969, im Foto) und im C 111-II (1970) wird der Wankelmotor als Fahrzeugantrieb erprobt.

Mercedes-Benz Forschungsfahrzeugs C 111.

Generationenvergleich: Mercedes-Benz C 111.

Generationenvergleich: Mercedes-Benz C 111.

Generationenvergleich: Mercedes-Benz C 111 vs. SLK 250 CDI.

Generationenvergleich: Mercedes-Benz C 111 vs. SLK 250 CDI.

Auf 64-Stunden-Rekordfahrt: Der Mercedes-Benz C 111-IID mit Dieselmotor auf der Hochgeschwindigkeitsbahn in Nardo, 1976. Auf dem Fahrersitz Hans Liebold, Leiter aller C 111 Projekte.

Auf 64-Stunden-Rekordfahrt: Der Mercedes-Benz C 111-IID mit Dieselmotor auf der Hochgeschwindigkeitsbahn in Nardo, 1976. Leiter aller C 111-Projekte ist Hans Liebold.

BundesprÃ¤sident Walter Scheel besuchte am 30. Oktober 1974 die Daimler-Benz AG in Stuttgart-UntertÃ¼rkheim. Vorstandsmitglied Prof. Dr. Hans Scherenberg (rechts) fuhr mit ihm im Mercedes-Benz C 111/II eine Versuchsrunde auf dem TestgelÃ¤nde.