

VINTAGE NYT



459



april 2008 45. årgang

NSU Wankel Spider

1965



Tekst og foto: Hans Pedersen

Lige fra bilen begyndte at dukke op fra år 1900 og frem til begyndelsen af 1960'erne drejede det hele sig kun om stempelmotorer med forskellige antal cylindre.

Men stempelmotorer var de alle, og sådan havde de været fra begyndelsen. Stemplet går op, får besked på omgående at gå ned igen, og når det så er nede, da får stemplet en ny besked gående ud på at gå op igen. Op og ned i en stor uendelighed. Et sådant system giver naturligvis rystelser, og der blev opfundet adskillige ting til at imødegå disse rystelser.

Samtidig gik en mand rundt nede i Tyskland – Felix Wankel – og han havde i nogle år arbejdet med en ny teori om en rotationsmotor, d.v.s. en motor uden de velkendte stempler farende op og ned, men derimod et rotorstempel, der blot drejede rundt. Der var gjort mange forsøg med systemet, men det blev NSU i Tyskland der indledte et samarbejde med Felix



Wankel om den videre udvikling af denne spændende motor.

Forinden havde Felix Wankel haft en af sine helt store oplevelser, nemlig i november måned 1970, hvor han tegnede kontrakt med General Motors om en licensaftale med en værdi af 50 mill. dollars.

Felix Wankel var allerede i 1957 godt i gang på NSU fabrikken med sine forsøg med en såkaldt Drehkolbenmotor (drejestempelmotor), hvor både motorhus og stempel roterede om hver sin faste akse, og de to hovedelementer havde således den mest godartede af alle tænkelige bevægelser – nemlig den helt jævne omdrejning.

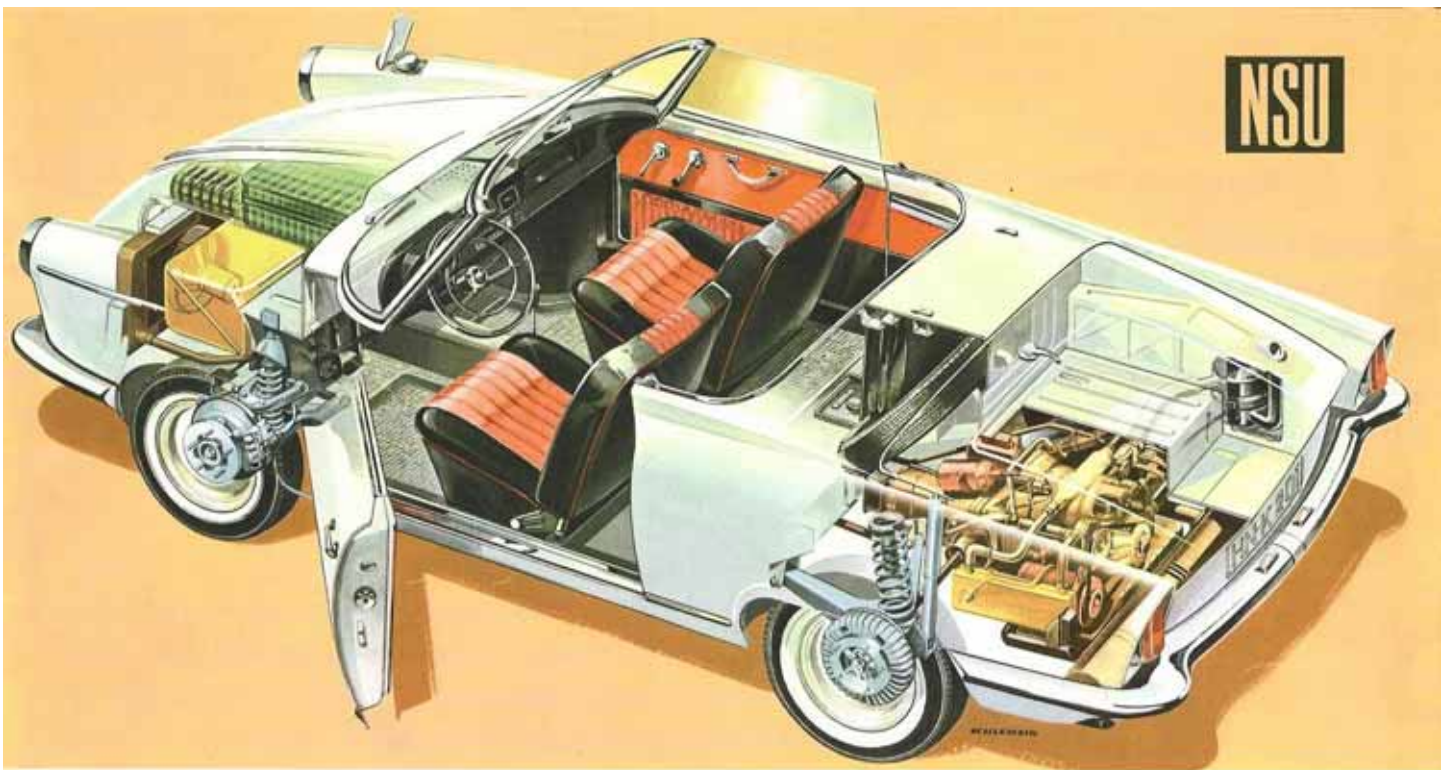


Kammervolumen på motoren var 125 ccm, og den ydede 29 hk ved 1700 omdr./min. Resultaterne så lovende ud, men det var en dyr og meget kompliceret mekanisme for at sikre det faserigtige løb af de to rotor. Chefen for NSU's udviklingsafdeling indså hurtigt, at drejestempelmotoren aldrig ville få en reel kommerciel chance på verdensmarkedet, og han tog beslutning

om at vende princippet om, således man fik en såkaldt Kreiskolbenmotor eller planetstempelmotor.

Dette var alt i alt en mere simpel konstruktion, og dette havde han nogle skænderier om med Felix Wankel.

Felix Wankel fik da også ret i sine bekymringer, og i lang tid var der store problemer med den nye motor.



Über 153 km/h Spitze

Das erste Serien-Automobil der Welt, das mit einem Kreis-Kolbenmotor ausgerüstet wird, ist nicht von ungefähr ein Sportwagen. Immerhin entfaltet das kompakte Triebwerk im Wagenheck ein bemerkenswertes Temperament. Es entwickelt, bei herkömmlichem Benzinverbrauch, aus einer Kammergröße von nur 500 ccm die beachtliche Leistung von 50 PS und verleiht damit dem NSU-Spider eine Spitzengeschwindigkeit von über 153 km/h. Das

vollsynchroneisierte Vierganggetriebe, die äußerst präzise Lenkung, das sorgfältig abgestimmte Fahrwerk und schließlich die Ate-Dunlop-Scheibenbremsen vorn und die querverrippen Trommelbremsen hinten machen das Fahren mit dem NSU-Spider zu einem sportlichen schnellen und - sicheren Vergnügen. Mit dem NSU-Spider, dem ersten Automobil mit NSU-Wankel-Kreis-Kolbenmotor beginnt die neue Zeit.

NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSÜLM (WÜRTT.)

DW 2133 250 1436 Printed in Germany



1964 sprang bomben: NSU præsenterede en NSU Spider cabriolet med den nye Wankel motor.

Den første serieproducerede bil med Wankel motor kunne nu købes – det var

ikke mere kun teorier og forsøg. Næh, den stod udstillet hos den lokale NSU-forhandler sammen med den øvrige familie af små NSU 4 og diverse motorcykler og knallerter.

Chefen hos NSU's udviklingsafdeling Dr. Walter Froede satte hele sin stilling og ære ind på at fortsætte og løse problemerne, og det er også helt sikkert, at havde han opgivet var der aldrig kommet en Wankel motor på markedet.

Problemerne blev da også løst, og NSU fremstillede en prototype i 1960. NSU fabrikken fremstillede dengang en NSU Sport Prinz coupe, og her monterede man den nye Wankel-motor og kørte utallige forsøg. Det lykkedes ganske fint, og i



Nu havde man kun kendt til stempel-motorer i mange, mange årtier – så hvad var dette nu for noget? Mange var skeptiske – men ikke alle.

I Århus var der en ung pige der faldt for den smarte NSU Spider. Hun har nok ikke spekuleret så meget over det tekniske – men hvor om alting er så købte hun bilen i 1968, altså 3 år efter den blev bygget den 19.03.1965, hentede sin mor og kørte min-sandten en tur gennem Sovjetunionen og andre øst-lande. Bilen kørte udmærket, lige indtil hjemturen op igennem Tyskland. Her voldte motoren store problemer, og den ville ikke starte, så når der skulle tankes benzin på, ja – da lod pigen motoren snurre.

De kom dog hjem, men bilen skulle have ny motor, og det måtte pigen efter sigende selv betale for.

Bilen var indregistreret første gang til NSU-forhandleren Motor-Depotet i Århus, og firmaet sælger så hurtigt bilen til den interesserede unge pige. Bilen har måske blot kørt som demo-bil i firmaet. Ingen kan huske det præcist.

Årsagen til disse motor problemer var, at den 1-kammers Wankel-motor ydede 50 hk, og tophastigheden var 150 km/t. Højest tilladte omdrejningstal vr 6.000 omdr./min., men det var særdeles let at dreje den op på 8.000 omdr./min.

Gjorde man det, så fik man problemer – det kunne motoren ikke holde til.

Bl.a. herfor fik Wankel-motoren et dårligt ry fra begyndelsen, men det var altså ikke helt retfærdigt. Vel var der visse problemer, men de blev jo ikke mindre af at trykke speederen i bund og komme helt op i det røde felt.

Fra september 1964 og frem til juli 1967 blev der solgt totalt 2.375 eksemplarer, og de sidste biler blev ikke solgt før i oktober/november 1968. Hvor mange der blev solgt her i Danmark er ikke helt klart, men der er da nogle stykker tilbage – både kørende og nogle henstår som kommende projekter.

NSU Wankel Spider blev bygget på bund-



- resten af historien kan læses i bladet som udkommer til medlemmerne omkring 12 - 14 april