

## AUTOMOBILE

## NSU-WANKEL

## Aufstieg mit T 80

Jäh schnellte letzte Woche der Kurs einer seit langem kaum beachteten deutschen Automobilaktie hoch: NSU-Papiere zogen an einem Tage auf 315 an und gewannen dabei 69 Punkte.

Ursache für den unverhofften Kursgewinn waren Gerüchte über ein Interesse der Daimler-Benz AG, die Neckarsulmer NSU-Werke zu übernehmen. Gleichzeitig kursierte an der Börse die Kunde, daß NSU gerade eine geheimnisvolle Pressekonferenz abhielt. Konferenzthema war T 80.

Unter diesem Tarnnamen entwickelt NSU seit geraumer Zeit ein neues Modell der oberen Mittelklasse. Mit ihm wollen die Neckarsulmer die Eier-



Test-Munga mit Wankelmotor  
Zipfel gelüftet

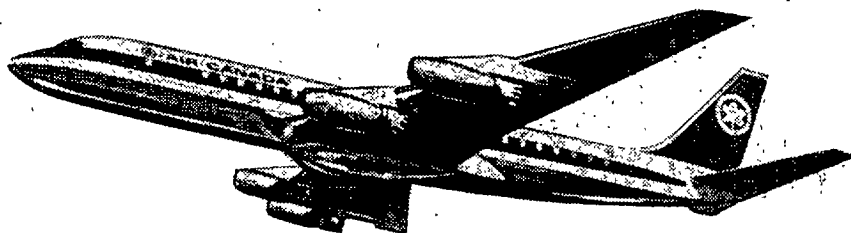
schalen einer Motorradfabrik endgültig abwerfen und — unter Umgehung der stark besetzten 1,5-Liter-Klasse — in die Kategorie der Gentlemen-Autos wie des BMW 2000 und des Mercedes-Benz 250 vorstoßen. Es soll, angetrieben von 110 Pferdestärken, knapp 200 Stundenkilometer erzielen, rund 12 000 Mark kosten und im nächsten Jahr auf den Markt kommen.

NSU lüftete vom neuen Modell vorerst nur einen Zipfel: Einige ausgewählte internationale Fach-Tester durften erstmals den Motor probefahren.

Die Neckarsulmer, Erbauer des ersten Serien-Automobils der Welt mit Kreiskolbenmotor (NSU-Wankel-Spider; siehe Kasten Seite 44), haben auch für ihr Projekt T 80 ein Triebwerk nach dem vom Erfinder Felix Wankel und den NSU-Ingenieuren entwickelten System vorgesehen. Jedoch handelt es sich bei ihm bereits um einen sogenannten Mehrläufer mit zwei Scheiben, gleichsam der Koppelung zweier Einscheibenmotoren des seit Oktober 1964 gefertigten NSU-Wankel-Spiders.

„Wesentlich elastischer als der Spider und bei niedriger Drehzahl besserer Abzug.“ schilderte einer der Tester seinen Fahreindruck von dem neuen Triebwerk, das die NSU-Techniker in

# Einzigartig — der neue Sommerflugplan der Air Canada:



## Woche für Woche 10 Flüge von Frankfurt nach Toronto!

### 1. Canada 871 — täglich von Deutschland bis zur kanadischen Westküste!

Nur mit Air Canada können Sie ohne Umsteigen weiter als bis nach Montreal fliegen: Canada 871 fliegt täglich (11.20 Uhr) von Frankfurt über Montreal, Toronto und Edmonton direkt bis nach Vancouver! Und — Sie genießen dabei den berühmten Air Canada-Service an Bord der geräumigen, komfortablen DC-8-Jets.

### 2. Air Canada — nonstop von Deutschland nach Toronto!

Auch diese interessante Verbindung bietet Ihnen nur Air Canada. Start in Frankfurt: jeden Montag und Freitag um 13.35 Uhr. Dazu kommt mittwochs noch der One-Stop-Flug Frankfurt — London — Toronto. Abflug ebenfalls um 13.35 Uhr.

Drüben in Kanada gibt es die schnellen Anschlußverbindungen der Air Canada nach über 35 wichtigen kanadischen Städten und 7 Verkehrsknotenpunkten in den USA.

Und denken Sie auch daran: Air Canada fliegt auch täglich Fracht von Frankfurt nach Kanada.

Bitte fragen Sie Ihr Reisebüro oder Ihr Air Canada-Stadtbüro nach den günstigen 21-Tage-Tarifen.

Keine andere Fluggesellschaft bietet ein so umfangreiches Flugprogramm nach Kanada.

# AIR CANADA



6 Frankfurt/M. 1, Friedensstraße 7, Telefon 207 91  
4 Düsseldorf, Königsallee 58, Telefon 804 51  
2 Hamburg 36, Gänsemarkt 21–23, Telefon 34 47 41/42  
7 Stuttgart, Königstraße 20, Telefon 29 32 32/33

## ATEMNOT BEI VOLLGAS

Des SPIEGELs Spider: Dritter Fahrt-Bericht vom NSU-Wankel

Irgendwo auf der Bundesstraße 404 zwischen Hamburg und Bad Segeberg, am 23. April 1966, schaltete das Kilometer-Zählwerk auf die Zahl 50 000. Der Fahrer malte abends in die Fahrtenbuch-Rubrik „Besondere Vorkommnisse“ einen Strich.

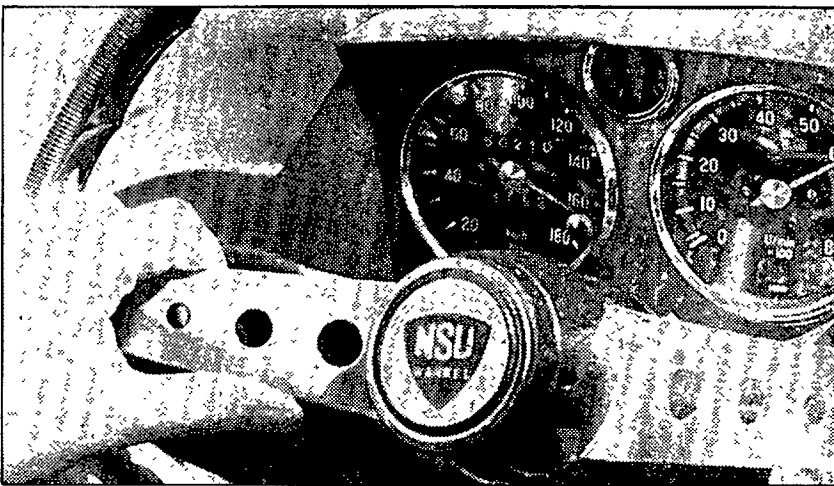
Doch plötzlich, nach über 1700 weiteren Fahrtkilometern, wurde das Auto bockig. Wie Pistolenschall feuerte es peitschend aus dem Auspuff.

Der 50 PS starke NSU-Wankel-Spider „HH-SP 131“, am 15. Januar 1965 als eines der ersten Exemplare des ersten Serienautomobils der Welt

bald das Prädikat: „Sehr müde.“ Sein Verbrauch nach rund 400 von Mucken und Rucken getrübtten Fahrtkilometern entsetzte die Fahrer: 21,4 Liter Benzin, 1,25 Liter Öl auf 100 Kilometer.

Die NSU-Zentrale Neckarsulm holte den weidwunden Wankel-Spider heim ins Werk, um ihn kostenlos zu reparieren (Kilometerstand: 36749).

Im NSU-Werk wurden dem Spider neue Dichtleisten und eine komplette neue Zündanlage installiert. Mit einem Zählerstand von 39 555 Kilometern lieferte NSU ihn wieder in Hamburg an. Zunächst lief er brav.



SPIEGEL-Spider bei Höchstgeschwindigkeit: Dreimal eine neue Zündanlage

mit Rotationskolbenmotor in den Fuhrpark des SPIEGEL-Verlags eingereiht, zeigte sich startunwillig. Fahrtenbuch: „Springt nicht an“, und: „Muß angeschleppt werden.“

Kein Kunstgriff half. Am 16. Mai wurde der widerborstige Rotarier von einem Hubkolben-Auto in die Werkstatt geschleppt. Sein Kilometerstand: 51 801.

Vorher, während der ersten rund 36 000 Fahrtkilometer, waren die meisten Fahrer des Fuhrparks geradezu darauf versessen, mit dem „munteren Flitzer“ (Fahrtenbuch) Postsäcke zum Bahnhof, einen Redakteur zum Flugplatz oder einen Interviewer rasch nach Hannover zu karriolen. Niemals war, wie der SPIEGEL in seinem ersten Fahrt-Bericht (SPIEGEL 36/1965) über den Wankel-Spider schrieb, in dieser Zeit eine Motorreparatur erforderlich gewesen. Spitzengeschwindigkeit: nach Werksangabe 152, nach Tachometer fast 170 Stundenkilometer.

Dann aber, beim Kilometerstand 36 289, wankelte es sich mit einemmal weniger wonnig im SPIEGEL-Fuhrpark. Der Motor stotterte, blies Kraftstoff und Öl aus dem Auspuff. HH-SP 131 war herzkrank geworden.

Kostenlos baute die NSU-Werkstatt einen Ersatzmotor ein. Aber auch dieser erhielt im Fahrtenbuch

Doch schon bald befahl ihn ein rätselhaftes Übel. Die Fahrer notierten immer wieder „Fehlzündungen“ und „Startschwierigkeiten“ im Fahrtenbuch.

Die Werkstatt konnte, wie im zweiten Fahrt-Bericht über den SPIEGEL-Spider (SPIEGEL 1-2/1966) erläutert, den Fehler nicht finden. Austausch von Vergaser und Zündanlage half nicht.

Ein „Rollkommando“, wie NSU seinen nunmehr nach Hamburg ausgerückten Werks-Reparaturtrupp nannte, fand den Fehler auf Anhieb: Der Gummibalg mit Harmonikafalten, Verbindung zwischen Luftfilter und Vergaser, war verknäuelte montiert worden. Die Folge: Bei höheren Drehzahlen und mithin größerem Luftbedarf des Motors zog er sich zusammen — dem Motor wurde bei Vollgas die Luft abgeschnürt.

Der Motor konnte nun aufatmen, die Fahrer auch. „Starker Abzug“, vermerkten sie im Fahrtenbuch, und: „Spitze wieder über 165.“ Auf der Autobahn preschte der Spider wieder den Mittelklasse-Limousinen mühelos davon — bis vor kurzem Auspuffknallen neuen Verdruß ankündigte.

Am Mittwoch letzter Woche konnte der SPIEGEL-Spider die Werkstatt verlassen. Die NSU-Mechaniker hatten ihm abermals eine neue Zündanlage eingebaut.

Munga-Geländewagen der Auto Union eingebaut hatten. Die Wankel-Mungas kurvten bei Friedrichsruhe, nordöstlich Heilbronn, quer durch den Wald und bewältigten dabei Steigungen bis zu 45 Grad.

Für das viertürige neue Auto, dessen Motor ein Kammervolumen von zweimal 500 Kubikzentimeter hat, experimentiert NSU mit Vier- und Fünfganggetrieben sowie einer Getriebeautomatik. Angetrieben werden im Gegensatz zu allen anderen NSU-Autos die Vorderräder.

Der Neuling soll das NSU-Typenprogramm ergänzen, das gegenwärtig nur Käufer bis zur Ein-Liter-Klasse (Prinz 1000) bei der Marke zu halten vermag. Fernziel des Werkes ist dabei, dem Käufertrend zum größeren und teureren Auto zu folgen und mehr zu verdienen, ohne die Tagesfertigung von rund 500 Wagen zu steigern. Unter dem täglichen Ausstoß sollen später 100 große Wankel sein, für deren Produktion und Kundendienst der Wankel-Spider Schrittmacherdienste leistete.

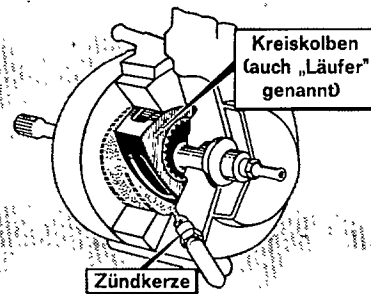
NSU-Generaldirektor Stieler von Heydekampf ist sich „der Bedenken bewußt“, bei diesem Aufstieg in die höhere Klasse auf das Wankel-Prinzip zu setzen. Doch die Fortschritte anderer Wankel-Interessenten haben seinen Mut offenbar noch beflügelt:

In Japan fährt bereits der Toyo Kogyo Cosmo mit Zweischeiben-Wankelmotor (Kammervolumen: zweimal 500 Kubikzentimeter), in den USA experimentiert Curtiss Wright mit einem Ford Mustang, der einen Zweischeiben-Wankelmotor (Kammervolumen: zweimal 1000 Kubikzentimeter) im Leibe hat. Porsche sucht das Wankel-Prinzip für Rennzwecke auszuwerten, und die Daimler-Benz AG hat bereits einen Wankel-Dreiläufermotor auf die Räder gestellt.

„Die anderen“, so verriet ein Sprecher der Lizenzmutter NSU über die Konkurrenz, „haben jetzt eine Art Stadium des Schweigens erreicht — sie teilen uns über ihre Entwicklungen nichts Wesentliches mehr mit.“

### KRAFT IN SCHEIBEN

#### Einscheiben-Wankel-Motor



#### Zweischeiben-Wankel-Motor

