



Detailansicht der „Commander“ von links



Der „Commanderstand“

# Das Werk von Felix Wankel

War sein Rotationskolbenmotor eine Revolution auf dem Kraftfahrzeugsektor? (Teil 2)

Text | Fotos: Jürgen Kießlich



Klaus Sauer, der Kapitän vom Schlachtschiff

Bei BSA wurden ebenfalls Wankelversuche durchgeführt, als nicht entwicklungsreif benannte man die frühzeitige Einstellung der Initiative. Es wurde mit einer deutschen Lizenz am Sachs-Einscheiben-Wankelmotor im Fahrgestell der „Starfire“ laboriert. An verschiedenen Modellen ist die ursprüngliche Herkunft auch an den roten Emblemen mit der Aufschrift „NSU Wankel“ zu erkennen. Der britische Nachbar Norton war da wesentlich erfolgreicher und arbeitete kooperativ an diesem Projekt weiter. Es entstand 1971 der Zweischeiben-KKM, der auch 1983 mit der „Interpol 2“ in Serie ging. Der 588-Kubiker wurde 1984 mit 385 Exemplaren an die Polizei der Insel ausgeliefert.

Danach kamen 1988 100 Stück der zivilen Version der „Norton Classic“ auf den Markt. Danach wurden die Käufer mit der weiterentwickelten Ausführung unter der Bezeichnung „Commander“ überrascht. Die vollverkleidete Commander war im Gegensatz zur luftgekühlten Interpol wassergekühlt. Sie wurde einzeln unter der Bezeichnung P 52 verkauft und als P 53 doppelsitzig an den Kunden gebracht. In der Zeit von 1988 bis 1992 wurden 253 Exemplare verkauft. Beim Anblick einer „Commander“ ist erst einmal überhaupt nichts

Aufregendes an der Maschine zu erkennen. Die Bezeichnung Norton wirft bei Bürger Normalo schon Fragen auf, gibt man die Antwort – Wankel und Commander, steht man nach einem verständnislosen Schulterzucken wieder allein in seine Betrachtungen versunken vor dem Britbike. Um es erst einmal etwas brutal auszudrücken, es ist eine graue Maus mit vielen relativ glatten Plastikflächen in guter Verpackung oder besser Verhüllung ohne irgendeinen interessanten Blickfang. Auf Wankel zu schließen wäre schon illusorisch,

sei denn, ein technisch etwas versierter Betrachter erkennt an den Motorverkleidungen ein ganz simples Wankelsymbol, es wird wohl meist übersehen. Sollte die „Classic“ noch zierlich gewirkt haben, ist es bei der Commander aufgrund des geschilderten Designs eher das Gegenteil, also kompakt und schwer. All diese Worte sollten keinesfalls abwertend gelten, denn der erhebliche Vorteil ist die damit verbundene äußerst freundliche Pflege. Im Cockpit fallen allein fünf Rundinstrumente auf, v. l. elektrisches Bordnetz, Tacho, Drehzahl-

messer, Tankvolumen und Zeituhr, last not but least die beim Wankelmotor wichtige Motortemperatur. Motorradspezialist Klaus Sauer aus Bergisch Gladbach besitzt mit der „Commander“ eine dieser seltenen Exoten, nachdem er sich jahrelang mit den Suzuki RE5 Rotary beschäftigt hat (Top Speed 07/2010). Der Motor verfügt über ein Kammervolumen von 2 x 294 cm<sup>3</sup> und gibt bei einer Verdichtung von 9:1 und einer Drehzahl von 9.000/min. 85 PS Leistung ab. Bereits das Modell „Classic“ war in ihrem Verkaufszeitraum mit 210 km/h



Sauers Suzuki RE5 Rotary

die schnellste unter ihren drei weiteren Wankel-Kolleginnen auf dem deutschen Markt. Immerhin musste man für das edle Stück bereits 18.000 Mark auf den Tisch blättern, im Gegensatz zur Hercules mit 4.550 Mark, der RE5 von Suzuki mit 8.700 Mark und letztendlich das „Flaggschiff“ Van Veen kostete beachtliche 28.200 Mark.

284 cm<sup>3</sup> pro Kammer und leistete 165PS bei 11500/min in der letzten Ausbaustufe.

In der Motorradindustrie waren auch die Japaner die „Wankelpioniere“. Honda experimentierte am Prototyp A16 mit 125 cm<sup>3</sup> Kammervolumen, Kawasaki legte mit der X99 1972 im Experiment nach und letztlich brachte Yamaha sogar

Laufkultur mit ihrer Vibrationsartum erinnert an exklusive Multizylindermaschinen. Der Motor lässt kein „Schieberuckeln“ verspüren, dafür gibt er mit kräftiger Stimme ein klangvolles Lied ab, um welches ihn manch ein starker, konventioneller Viertakter beneiden würde. Mit den 63 PS bei 6.500 Touren treibt der flüssigkeitsgekühlte Dreikammer-Einscheiben-Kreiskolbenmotor die Rotary bei gutem Wind und schlanken Fahrer im fünften Gang auf 173 km/h. In ihrer gesamten Leistungscharakteristik neigt die RE5 eher zum soliden Tourer als zum spritzigen Sportler, immerhin bringt sie vollgetankt auch 280 kg auf die Waage. Für die Freunde der klassischen Motorräder ist doch immer wieder der Anblick des unterdessen bereits als nostalgisch verurteilten Drahtspeichenrades mit verchromter Stahlfelge, vorn in der Abmessung von 19" und hinten auch dem Zahn der Zeit angepasst mit 18". Um die Laufkultur des Motors besonders im unteren Teillastbereich zu zivilisieren, gab es viele

Experimente mit der Abstimmung des Zweistufen-Vergasers und der speziell entwickelten Zündanlage. Wenn auch manche Leute meinen, die „Abgasmusik“ der Japanerin erinnert an einen Elektromotor, so hat er noch nicht mit den Konkurrentinnen verglichen, denn da schneidet sie wohl mit einer sonoren Akustik gut ab. Die Sitzposition in Rennhaltung wäre hier nicht angepasst, im Chopperstil gleich gar nicht, aber wie im Chfesssel, nicht unbequem, ist wohl korrekt. Äußerst ungewöhnlich ist wohl der Anblick auf oder in das Cockpit, hier hat wohl ein Biologieprofessor in Erinnerung an eine Botanisiertrommel Pate gestanden? Dieser Anblick mit der aufklappbaren, runden Box ist schon seltsam, aber die Fahrer der RE5 sprechen sich lobend darüber aus. Der bereits genannte Klaus Sauer hat sich als Besitzer und Pfleger zweier dieser seltenen Exemplare um deren Erhaltung verdient gemacht, nur 66 Stück wurden davon in Deutschland verkauft.

*Fortsetzung folgt*



Auch dieses Exemplar baute sich Klaus Sauer auf

Das Nachfolgemodell „F1“, wurde von 1990 bis 1991 als P 55 gefertigt. Aufgrund der Einsätze auf der TT in der Klasse Formel 1 erhielt die zivile Ausführung diese Bezeichnung als John Player-Replika und wurde auch nur in dem Design Schwarz/Gold ausgeliefert. Sensationell war die Entwicklung der Rennmaschine RCW 588, welche auf der TT in einem F1-Rennen unter Steve Hislop 1992 zum Sieg gefahren wurde. Von 1992 bis 1993 ersetzte das Modell NRS 588 ihre Vorgängerin auf der Rennstrecke. Mit der folgenden NRV 588 als ein weiteres Racingbike war dann das Wankelprojekt vorerst beendet. Der Motor war ein Zwei-Scheiben-Wankel mit

1972 auf der Tokio Motor Show die RZ 201 als Zweischeiben-Wankelmotor vor die staunende Weltöffentlichkeit, aber ebenso so schnell verschwanden alle Versuche wieder in den Werksarchiven. Lediglich Suzuki entwickelte an der RE5 unbeirrt weiter und stellte 1974 den staunenden Kunden die bereits erprobte RE5 Rotary vor. Die Bezeichnung RE5 ergab sich aus Rotations-Engine mit 497 cm<sup>3</sup> Kammervolumen. Die ersten Fahreindrücke mit der RE5 Rotary sind überraschend angenehm, auffallend ist das breite Leistungsband und die Kraftentfaltung im unteren Drehzahlbereich, bereits bei 3.500 U/min. entwickelt der Motor sein größtes Drehmoment. Die



Interessant die Abgasführung und am oberen Bidrand die „Botanisiertrommel“