



Die „schwarz-grüne Mauritius“ – OCR 1000

Das Werk von Felix Wankel

War sein Rotationskolbenmotor eine Revolution auf dem Kraftfahrzeugsektor? (Teil 3)

Text | Fotos: Jürgen KieBlich

Als die „schwarz-grüne Mauritius“ unter den Motorrädern wurde die OCR 1000 (oil cooled rotor) als stärkstes Gefährt unter den Wankel-Modellen bezeichnet. Der Holländer Hendrik van Veen, in Motorradkreisen als Kreidler-Importeur bekannt, produzierte von 1976 bis 1978 diese sehr seltenen Exoten. Zuvor experimentierte er mit dem Mazda-Wankelmotor im Moto Guzzi Fahrwerk. Von der OCR sind nur 38 Stück, davon fünf mit Vollverkleidung gebaut worden. Neun Maschinen wurden später aus der Insolvenzmasse komplettiert und gingen mit einem bedeutend höheren Preis als die vorausgegangenen Maschinen an die Kunden.

Eigentlich kam das Projekt von „Comotor“, ein Zusammenschluss mit NSU und Citroën, zustande. Gefertigt wurde im niedersächsischen Duderstadt. Als Citroën 1979 das Projekt Comotor an Peugeot abgab, wurden die Lizenzverhältnisse zu kompliziert für Hendrik van Veen, und er musste die Fertigung und Weiterentwicklung einstellen. Überhaupt war das gesamte Projekt ein enormes Zuschussobjekt, gerechnet mit der Stückzahl aller verkauften Maschinen und dem finanziellen Gesamtvolumen für das komplette Experiment. Die entstandenen Gesamtkosten betragen pro Exemplar 225.000 DM.

Als das gewaltige Motorrad und dazu noch mit einem Wankelmotor präsentiert wurde, war das schon eine Sensation. Aus unserem heutigen Motorrad-Blickwinkel zum modernen Motorrad und insbesondere mit Blick auf die ex-

plosionsartigen Entwicklungen auf dem internationalen Sektor kann uns ja fast nichts mehr erschrecken, weil wir mit einer enormen Marken- und Modellfülle überfüttert werden. Über Motorräder mit einer Masse an 400 kg und mehr ist man nicht mehr erstaunt, die Vielzahl riesiger „Bomber“ oder „Schlachtschiffe“, egal welchen Genres, lockt doch nicht mehr. Aber 1976, Friedel Münch hatte sein riesiges „Mammut“ auf den Markt gebracht, war das einmalig gewaltig. Die TTS brachte in der Ausführung von 1976 etwa 280 kg Gesamtmasse auf die Waage. Und da kommt van Veen und präsentiert seine OCR 1000 mit 345 kg. Der Koloss wirkte mit Verkleidung noch voluminöser und wuchtiger. Ging der Blick auf den großen Wankelmotor, der auch noch relativ hoch im Fahrgestell platziert war, konnte man sich schon Sorgen



Das Ehepaar Günthart mit einem Exemplar ihrer Exotensammlung



Interessante Details der Frontpartie

santes, privates Museum um das ganze Thema Wankel. Mit seinen Maschinen überraschte er 2014 beim Zittauer Motorradfahrertreffen die Teilnehmer. Den Kontakt verdanken wir unserem Wankel-Spezi Klaus Sauer. Bisher war es nicht vielen Leuten vergönnt, diese „Rosinen“ auf dem Motorradsektor zu bestaunen. Durch einen unglücklichen Umstand musste unser schweizer Freund aus gesundheitlichen Gründen die Veranstaltung vorzeitig wieder verlassen, wodurch der Gedankenaustausch zu kurz kam. Es gibt bisher keinerlei Veröffentlichungen in deutscher Sprache über das Objekt „Russen-Wankel“ bzw. „Motoprom“ und wird

evtl. auch keine weiteren geben. Nur ein paar Worte wurden dem Autor übermittelt. Etwa zur gleichen Zeit, als Hercules am Wankel-Projekt arbeitete, begann man im Großraum Moskau in einem speziellen Institut an der gleichen Problematik mit intensiven Forschungen. Über eine Lizenznahme brauchte hier nicht gesprochen zu werden, denn der „Große Bruder“ (DDR-Jargon für die Sowjetunion) hatte das nicht notwendig; es war einfach da. Die Frage könnte evtl. dann bei Produktionsreife aktuell werden. Nun soll aber keiner

denken, dass aus der großen Sowjetunion keine hochwertigen Entwicklungen kommen konnten. Sehr wohl gab es da enorme Ausnahmen, allein das Thema Raumfahrt sagt dazu genug aus. Wenn es sein musste, konnte unter günstigsten Umständen auch mit hohem finanziellem Aufwand geforscht werden, so auch beim Projekt Wankel, hier war nichts zu teuer. Es wurde unter modernsten Bedingungen mit hochwertigen Werkstoffen und Technologien entwickelt und experimentiert. Ein Fachmann äußerte dazu, man war

weiter als die meisten anderen Firmen rund um den Globus. Tatsächlich sollen evtl. acht komplette Motorräder entwickelt worden sein. Jedes war mit erheblichen Unterschieden, besonders am Moto, anders gestaltet. Es gab Versuche mit Ein- und Zweikammer, mit 500, 600 cm³ oder weiteren Kammervolumen, mit einer Zündkerze oder mit zweien. Die Details im Inneren des Motors können hier nicht erläutert werden.

Auf den Fotos ist die Ausführung mit zwei Zündkerzen und 600 cm³ Kammervolumen zu sehen. Deutlich ist die Wasserkühlung zu erkennen. Ein modernes Fahrwerk überrascht ebenso wie die Guss-speichenräder mit Trommelbremsen. Zur Leistung der Maschine befragt, gibt der Besitzer 56 PS an. Eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist kein Problem. Nach etwa 40.000 Kilometern Fahrbetrieb waren bei einer Sichtung der Innereien des Motors keine Verschleißspuren zu erkennen.

Bliebe zu erwähnen, dieses Institut existiert schon lange nicht mehr, es wurde fast alles vernichtet. Glückliche Umstände ergaben, dass ein kluger Mensch etwas davon für die Nachwelt bewahrt hat. Aber das haben ja andere Nationen ebenso getan, es geht die Legende um, dass in Japan die nicht verkauften Exemplare der Suzuki Rotary in nicht unerheblicher Stückzahl im Meer versenkt wurden.



Eine weitere Variante mit Doppelportanlage

Buch
Helga Heinrich-Stuedel
 ... die Rennamazone aus dem Vogtland

19,- Euro
 Bestellung unter
www.top-speed.info