

Die Königswellen von NSU

1936 bis 1954 | Teil 2

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Jürgen Kießlich / Archiv (4)



Albert Roder verfügte über einen enormen Erfahrungsschatz als Motorradkonstrukteur und diesen konnte er 1936 unter der Obhut von Mr. Moore bei seinem Eintritt in die NSU-Rennabteilung für die neue Rennmaschinengeneration bestens und erfolgreich einbringen.

Unterdessen waren auch die Brüder Heiner und Anton Fleischmann in die Rennabteilung integriert worden und sorgten für Rennerfolge bei NSU. Heiner startete ab 1936 als Lizenzfahrer und erzielte bei zehn Starts sieben Siege, in der 350-ccm-Klasse wurde er überlegen Deutscher Meister. Erstmals wurden 1937 Zylinder und Köpfe aus Leichtmetall eingesetzt. Die Ventile erhielten anstelle der Haarnadelfedern Schraubenfedern. Die bemerkenswer-

testen Neuerung war die dohc-Steuerung im geschlossenen Gehäuse. Eine hohe Verdichtung war aufgrund der Verwendung mit Alkoholgemisch als Treibstoff möglich. Somit wurde der totale Durchbruch in der Saison 1937 mit einer großen Vielzahl an Erfolgen bei nationalen und internationalen Rennen sowie im Gelände, erzielt. Schon zuvor arbeitete Roder intensiv an der Entwicklung von Zweizylinder-Kompressor-Motoren für den Renneinsatz. Seine Bemühungen für die Rennen im Jahr 1938 verliefen wenig erfolgreich, bis auf einen Sieg von Fleischmann in Hockenheim, er wechselte daraufhin zu DKW. Um das Projekt zu forcieren wurde beschlossen, die Rennaktivitäten nur noch auf die Kompressormodelle mit dem

Fahrer Wilhelm Herz zu beschränken. Personell waren die Veränderungen sehr weitreichend, siehe oben, die Abgänge von Moore und Roder rissen erst einmal eine Lücke auf. Politisch und wirtschaftlich zeichnete sich bereits der Zweite Weltkrieg und damit das Ende aller Rennaktivitäten ab. Nach Ende des Weltkrieges lag auch das Werk in Neckarsulm in Asche, einige der ehemaligen Rennfahrer bemühten sich um die Wiederaufnahme des Rennsports, darunter auch Wilhelm Herz. Mühsam konnte er nach vielem Suchen nach Einzelteilen eine 350er-Kompressormaschine komplettieren und im Herbst 1947 zum Laufen bringen, so wie er sie noch vor 1939 als Fabrikfahrer pilotierte. Für 1947 wurde wieder eine Deutsche Meister-

begann man offiziell bei NSU erneut mit dem Aufbau der Rennabteilung, Albert Roder hatte wieder bei NSU angedockt und saß im Chefsessel als Konstrukteur. Für das Jahr 1948 wurde eine Auszeit für die Werksbeteiligung eingelegt und 1949 neu gestartet. Neben Wilhelm Herz standen Heiner Fleischmann, sowie die Gespannbesatzung Böhm / Fuchs auf der Gehaltsliste. Am 08. Mai 1949 fand in Hockenheim die Premiere statt, W. Herz knüpfte mit seiner eigenen Kompressormaschine als einziger Fahrer an seine Siegerserie an. Bei weiteren Renneinsätzen konnte H. Fleischmann die im Privatbesitz seines Bruders befindlichen Einzylinder von 1938 mehrfach zu Rennerfolgen fahren. Das waren die letzten „Sporen“ aus Moo-



Die Doppelnocken-Königswellen-Werksmaschine von 1938 in der linken Seitenansicht ...



... und von der rechten Seite



HANS SOENIUS

ehrfacher deutscher Meister, fuhr nur Continental Reifen

Hans Soenius, auf der Werksmaschine, war einer der deutschen Spitzenfahrer auf den NSU-Modellen

schaft ausgeschieden, für NSU waren Kurt Nitschky, Karl Bodmer, Karl Rührschneck sowie Hermann Böhm eingeschrieben. Ihnen wurden bereits im Vorjahr bei ein paar Rennen Einzylindermaschinen aus dem ehemaligen Depot zur Verfügung gestellt, nun entstand daraus ein echter Werkseinsatz. Heiner Fleischmann wurde als Privatfahrer mit einer 350-ccm-Maschine unterstützt, sein Bruder Anton betreute ihn technisch. Wilhelm Herz holte sich mit seiner privaten Kompressor NSU 1948 den Titel in der Klasse bei der Deutschen Meisterschaft. 1948

res NSU „Rennnachlass“. Roder hatte 1949 die Zweizylinder Kompressormotoren für den Einsatz 1950 vorbereitet, Fleischmann konnte sich 1950 den Titel als Deutscher Meister erkämpfen, es sollte der Abschluss dieser kurzen Ära sein. Nicht unerwähnt dürfen die Erfolge der NSU Fahrer vom Sachsenringrennen 1950 bleiben, Fleischmann dominierte die Klassen 350 und 500 ccm und Böhm / Fuchs die Gespanne, vor BMW. NSU setzte 1951 die neuentwickelten Vierzylinder-Saugmotoren ein. Pilotiert wurden die Boliden von Fleischmann, Herz



Heimer Fleischmann 1950 auf dem Sachsenring mit der 350-ccm-Kompressor-Maschine

und Böhm. Die erwarteten Siege wurden außer wenigen Achtungserfolgen nicht erreicht, das Projekt war noch zu jung und benötigte noch viel weitere Entwicklungsarbeit. Das Hauptproblem waren starke Vibrationen der Motoren, die immer wieder zu häufigen Materialzerstörungen führten. Auch waren die BMWs mit ihren herausragenden Fahrern Meier, Zeller und Kraus schwer zu schlagen. Aber Chefkonstrukteur Roder hat-

gen nach Ausfällen im Rennen gedämpft. Beim folgenden Rennen in Schotten wiederholte sich das Drama. Bei allen weiteren Rennen des Jahres 1951 sicherten sich die Fahrer auf den „Föxen“ souverän die Podestplätze. Zum Auftakt auf der Solitude zum WM-Rennen 1952 stürzten die beiden Werksfahrer Roberto Colombo und Karl Hofmann bereits im Training. Daraufhin wurde einem relativ unbekanntem jungen Mann am Vorabend angeboten, die neue 125er-Rennfox zu fahren und dieser junge Mann mit Namen Werner Haas siegte gegen starke internationale Konkurrenz auf Anhieb damit. Ein neuer Stern mit neuen Rennmaschinen ging 1952 am Motorradrennsport Himmel mit einem 6. Platz in der WM auf. Seit Anbeginn hatte die Rennfox einen 125 ccm per Königswelle gesteuerten dohc-Motor. Das Motorgehäuse, der Zylinder mit Kopf waren aus einer Aluminiumlegierung gefertigt, stark verrippt mit gekapselten Ventiltrieb. Die Leistung wurde 1953 mit 13,5 PS bei 10.000 U/min angegeben



Die Gespannbesetzung Böhm / Fuchs mit dem Kompressor-Gespann



Wilhelm Herz 1948 auf der privaten 350-ccm-Kompressor-Maschine

te bereits schon längere Zeit neue Projekte nicht nur auf dem Reißbrett parat. Angelehnt an die jungen Serienmodelle Fox und Max arbeitete er an deren Rennausführung. Somit waren Ende 1951 die ersten Erprobungsmodelle der Rennfox und Rennmax in Arbeit um mit dem Jahr 1952 voll konkurrenzfähig zu sein, es begann eine neue Ära mit völlig neuen Maschinen und auch neuen Namen. 1951 kamen die Maschinen unter Daiker und Dietrich auf dem Donauring in Ingolstadt erstmalig zum Einsatz, bei herausragenden Trainingszeiten wurden die Hoffnun-

und die Vmax mit 155 km/h. Es folgten ständige Modifikationen, bereits 1953 wurde neben vie-

len Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung auch auf nur noch eine Nockenwelle reduziert. Der junge Werner Haas rückte sofort nach seinem sensationellen Erfolg aus dem Vorjahr unmittelbar als Werksfahrer für 1953 auf. Die Sensation war perfekt, er dominierte in beiden Klassen und holte für NSU zwei Weltmeistertitel und wurde zweimal Deutscher Meister.

Die „Rennmax“ verfügte über ähnliche Entwicklungs- und Konstruktionsmerkmale wie die „Rennfox“, allerdings mit dem großen Unterschied, dass sie über einen Parallelzweizylinder Motor angetrieben wurde. Die Motorsteuerung erfolgte über zwei Königswellen dohc. Die Motorleistung der Rennmax wurde zu Beginn mit 27,5 PS beziffert und die Vmax bei 180 km/h angegeben. Für das Jahr 1954 gab es große Veränderungen, der Motor wurde total überarbeitet, nun wurden zwei oberliegende Nockenwellen nur noch linksseitig mit einer Königswelle angetrieben. Der Motor leistete 39 PS bei 11.500/min. Die 121 kg schwere Maschine hatte ein Sechsganggetriebe und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 190 bis 195 km/h.

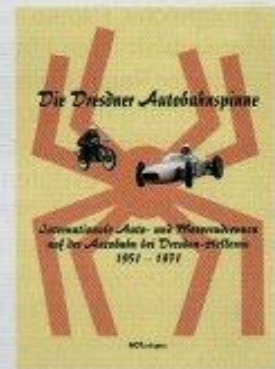


Die 250-ccm-„Rennmax“ von 1953 mit nur einer Königswelle im Museum Neckarsulm

TOP SPEED

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne – Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971



24,90 Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaus Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Badrzhauptstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, führten gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl
Mike Jordan
169 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOtschriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de