Wankel-Mut, neu interpretiert

Nach der Insolvenz der schwäbischen Wankel Rotary GmbH im Jahr 2000 war es ziemlich still geworden um deutsche Flugmotoren nach dem Wankel-Prinzip. Und doch ging es in kleinen Schritten weiter – Mario Häberer aus dem sächsischen Kirchberg arbeitet daran seit über sieben Jahren.



Wankel-Chef Mario Häberer mit dem Wankel-Flugmotor

„Wankel ist absolut krisensicher – schon, weil Wankel selbst über Jahre eine einzige Krise darstellte", beginnt Mario Häberer seine Ausführungen. Kein sehr Vertrauen erweckender Einstieg. Doch die Begründung des bärtigen Endvierzigers für diesen Einstieg besticht: „Die Vergangenheit ist ein elementarer Bestandteil des Themas Wankel. Man muss sie kennen, um die Fehler nicht zu wiederholen."

Wir sind bei der Wankel AG in Kirchberg unweit der alten sächsischen Industriestadt Zwickau, über Jahrzehnte geprägt von Motorlegenden wie Auto-Union oder Sachsenring. Heute ist das VW-Werk in Mosel der größte Arbeitgeber, und auch Häberers Broterwerb, ein seit 1989 gut funktionierender Handwerksbetrieb für Hebezeuge und Krane mit einem Dutzend Mitarbeitern, macht Teile seines Umsatzes mit dem Autoriesen.

Dennoch war die Übernahme der kompletten Konkursmasse der Wankel Rotary GmbH aus Korb bei Stuttgart – Werkzeuge, Ersatzteile, komplette Prüfstände und nicht zuletzt rund vier Tonnen Papier – ein Kraftakt für den Ingenieur, physisch wie vor allem finanziell. Seit 2004 läuft in Zusammenarbeit mit Zulieferern das Ersatzteilgeschäft für die etwa 250 von Wankel Rotary ausgelieferten Motoren, seit 2005 sind etwa 75 komplett neue Antriebe hinzugekommen: für Luftkissenfahrzeuge (Thomas Gottschalk eröffnete in einem solchen die Münchner Allianz-Arena), professionelle Kart-Anwendungen und Flugzeugantriebe. Nun ist es für Häberer an der Zeit, eine eigene mechanische Fertigung aufzubauen. Ausreichend bemessene Räumlichkeiten gibt es seit Anfang des Jahres in Zwickau, und in den nächsten Monaten soll dort über einen neuen CNC-Maschinenpark auch die Fertigungstiefe erhöht werden. Der Übergang von manufakturmäßiger hin zu industrieller Fertigung in zunächst kleinem Maßstab von etwa 500 Einheiten jährlich steht damit unmittelbar bevor.

Die FK 12 Comet fliegt mit Wankel-Motor LCR - 814.



„Noch immer bin ich mit interessierten Investoren im Gespräch", gibt sich Häberer zuversichtlich. „Und wenn das nicht klappt, schaffen wir es mit Bordmitteln, wie sonst auch!" Wankelmut ist sein Ding nicht, Wankel-Mut sehr wohl.

Und was wird gebaut? Wichtigstes Produkt sind noch immer die Motoren der Baureihe LCR. Diese Ein- und Zweiläufer-Motoren sind wälzgelagert, flüssigkeitsgekühlt und mischungsgeschmiert. Der Einspritzmotor LCR-814 mit rund 80 PS (60 kW) ist aufgrund der kompakten Abmessungen, der geringen Masse und der Wankel-typischen Laufruhe ideal als UL-Antrieb geeignet und dort weltweit auch schon im Einsatz. Als Einläufer-Motor LCR-407 mit rund 40 PS (30 kW) findet er auch andere Anwendungen, der Aufbau ist modular.

Auch für den ölgekühlten, gleitgelagerten und für den Einsatz auch mit Kerosin, Pflanzenöl oder Diesel geeigneten, rund 74 kW starken LOCR-Einspritzmotor (auch als Benzin-Saugmotor mit 92 kW) gibt es Pläne für die Produktionsaufnahme, sobald er sich im Dauerbetrieb bewährt hat. Als fliegender Prüfstand käme etwa ein UL-Hubschrauber wie der italienische CH-7 infrage.

„Wankel" ist keine geschützte Wortmarke. Trotz zahlreicher Wankel-Jünger weltweit ist Häberer jedoch der einzige, der die Arbeiten von Felix Wankel und dessen Konstruktionsbüros in direkter Linie fortsetzt. Und sein Produkt ist wie maßgeschneidert für die Belange des UL-Marktes, wenn derzeit auch die Luftfahrtanwendungen erst einen kleinen Teil des Umsatzes ausmachen. Die ebenfalls nach dem Wankel-Prinzip arbeitenden Antriebe der schweizerischen Firma Mistral leisten zwischen 150 und 265 kW und sind damit für ULs überdimensioniert. Dennoch ist die spätere Beschäftigung mit zertifizierten Flugzeug- und Hubschrauberantrieben nicht ausgeschlossen. Doch Häberer, angetan mit einem abgenutzten roten Overall, ist bei all seinem Wortreichtum bodenständig und bleibt bei der bewährten Schritt-für-Schritt-Philosophie.

Die LCR-Motoren jedenfalls haben inzwischen Marktreife erreicht, und deren Serienfertigung und Verkauf soll die Grundlage für den Ausbau der Produktpalette sein. Vor Anfragen jedenfalls kann er sich kaum retten. „Wankel möge mit Ihnen sein", gibt uns Häberer auf den Weg. Und mit Ihnen!

■ ROBERT KLUGE

Fotos: Kluge, Zwiener