# Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel

**Stammtisch 2014 - 03 am 06.05.2014**

Helmut Hujer - 22.05.2014

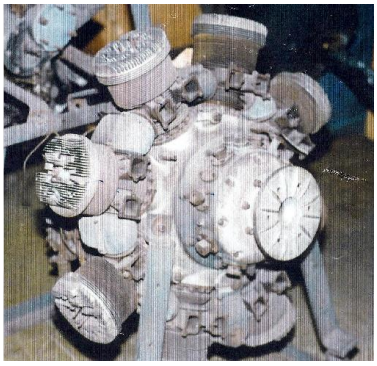
Im Werksmuseum, ab 17.00 Uhr; 18 Teilnehmer (2 Gäste)

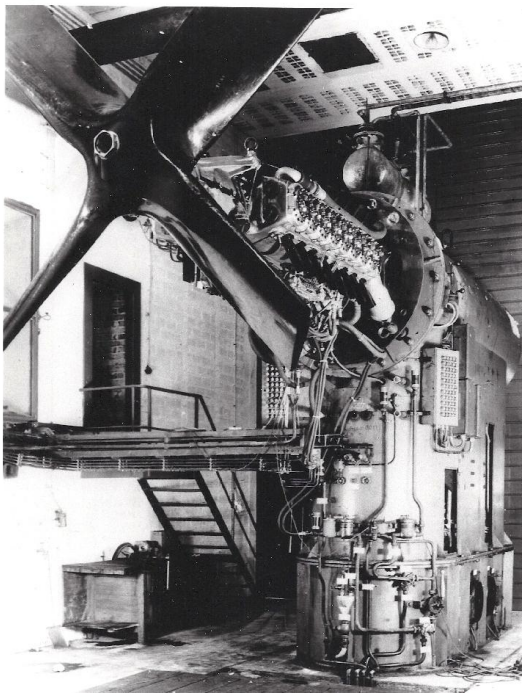
---

Einführungsvortrag von Lutz Levermann zum Thema:

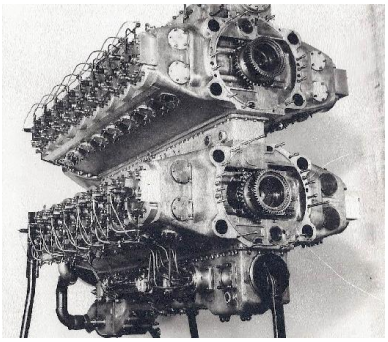
**Die Flugmotorenentwicklung bei KHD in Oberursel von 1941 bis 1945**

Vor gut 70 Jahren hat der in Oberursel entwickelte Flugmotor KHD Dz 710 seinen Erstlauf auf dem Prüfstand absolviert. Im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums hatte KHD 1935 die Entwicklung von Zweitakt-Flugmotoren aufgenommen und damit die Praxisentwicklung der Umkehrspülung nach einem Patent von Dr. Adolf Schnürle betrieben. Zunächst ist der Achtzylinder-Sternmotor **Dz 700** entwickelt worden, der für Schulflugzeuge vorgesehen war, dann aber nicht gebaut wurde. Gegen Ende 1940 erhielt KHD stattdessen den Auftrag, einen Zweitakt-Flugmotor mit 3000 bis 4000 PS Leistung zu entwickeln, die damit deutlich die der damals eingesetzten Motoren übertraf. Für diese Entwicklung wurde das Werk in Oberursel vorgesehen, in dem ab Anfang 1941 eine rege Bautätigkeit zur Modernisierung aller Werkseinrichtungen sowie zur Schaffung der hierfür speziellen Entwicklungseinrichtungen einsetzte. So entstanden eine Reihe von Motoren- und Komponentenprüfständen, auch für Turbolader, ein modernes Werkstofflabor, und ein Turmbau mit zwei Luftschraubenprüfständen und einem Wasserbremsstand für jeweils 6000 PS. Wahrscheinlich im Oktober 1943 konnte dort der erste 16-Zylinder-Vollmotor **Dz 710** in Betrieb genommen werden. Das Foto von 1943 zeigt den Dz 710 auf dem Prüfstand. Der imposante Aufbau läßt kaum erkennen, dass der Motor rund 2.400 mm lang, 1.350 mm breit und 1.000 mm hoch ist und 1.450 kg wiegt. Mit dem Dz 710 sind insgesamt noch etwa 150 Teststunden gefahren worden, bei denen 2.360 PS Leistung nachgewiesen wurden.





Allerdings hatte schon Mitte 1943 die Kriegslage zur Priorisierung des Jägerprogramms geführt, sodass die Programme zur Serienentwicklung solcher Großmotoren nur noch auf Sparflamme weiterliefen. 1944 wurden dann andere Anwendungen verfolgt, insbesondere zum Antrieb von Schnellbooten, quasi einem Doppelmotor mit 32-Zylindern in H- Bauform, dem **Dz 720**.



Am Ende waren an dem Entwicklungsprogramm etwa 500 Mitarbeiter eingesetzt, darunter auch Fremdarbeiter. Nach der Besetzung des Werks haben die Amerikaner die beiden kompletten Vollmotoren in die USA gebracht. Unsere Nachforschungsbemühungen zu deren Schicksal sind leider ohne Erfolg geblieben.

Dem Vortrag folgte wieder die zwanglose Stammtischrunde im Museum.

Der Plantermin für den nächsten Stammtisch ist **Mittwoch der 09. Juli 2014** um 17 Uhr.

Dr. Gregor Kappmeyer wird einen Überblick über die **Blisktechnologie** speziell bei RRD geben.

<<