



19.09.2019

### **Er dröhnte wieder, unser Umlaufmotor U 0**

(GKMO – Helmut Hujer) Für unseren Siebenzylinder-Umlaufmotor U 0 war es wieder einmal fällig – ein routinemäßiger Funktionslauf. Dieser seltene, mittlerweile gut einhundert Jahre alte Original-Oberurseler Umlaufmotor hatte im August 2013 beim Festakt zum Jubiläum „100 Jahre Flugmotorenbau am Standort Oberursel“ sehr eindrucksvoll sein Debut geben können. Zuvor war er von Erich Auersch und einem Team von Auszubildenden, unterstützt von dem Flugzeughistoriker Eberhard Fritsch, innerhalb von zwei Jahren aus einem Torso restauriert worden (siehe Buch Kapitel 29.5). Solch ein Motor muss immer wieder einmal in Betrieb genommen werden, ansonsten verharzt das Rizinusöl in den Ölführungen und im Kurbelgehäuse.



Für einen solchen Funktionstest hatte man den 19. September festgelegt, er sollte im Rahmen einer Feier „50 Jahre Tornado“ erfolgen. Die Feier hat sich verschoben, nicht aber unser Motorlauf, bei dem auch eine komplett neu gebaute Ölpumpe erfolgreich zum Einsatz kam. Eberhard Fritsch war wieder aus seinem Domizil in Österreich angereist, um gemeinsam mit Erich Auersch den Lauf zu arrangieren und um langsam ihr profundes Wissen und Können an eine folgende Generation weiterzugeben. Nach den umfangreichen Vorbereitungen war es um 11.30 Uhr so weit. Vor den gespannt wartenden Auszubildenden am Standort erweckten Marcus Kleinmann als Andreher und die beiden alten Hasen an Zündkurbel und Kraftstoffventil den Motor zu lautstarkem Leben. Und da war es wieder, das Ehrfurcht gebietende Röhren und Knallen dieses Motors! Nach knapp zwei Minuten „rundem“ Lauf abgestellt, sollte nach kurzer Pause eine zweite Runde folgen. Nun aber ließ sich der Motor bitten – nach wiederholtem Andrehen kam er zunächst nur holprig in Gang, denn einige Zylinder wollten nicht recht mitmachen und stießen unter dumpfem Verpuffungsballern dunkle Qualmwolken aus. Aber es gelang den beharrlichen Bedienern dann doch, auch die verzagten Zylinder zum Mitmachen zu bewegen.



Am Folgetag durfte der Motor noch einmal vor einer Gruppe von Bundeswehr-Angehörigen laufen, bevor er nun wieder seinen Platz im Museumsgebäude bekommt.

Ebenfalls wichtig, erfolgte parallel dazu eine weit weniger beachtete Aktion, und zwar an unserem Flugzeugobjekt G 91. An der sonnenzugewandten Seite hatte die unerbittliche UV-Strahlung der Sonne zu Blasen und Rissen in der vor neun Jahren aufgetragenen Klarlackschicht geführt, die sogar schon großflächig abgeblättert war. Der Verfasser hat diese Bereiche Zug um Zug gesäubert, nachbearbeitet und erneut mit Klarlack gestrichen. Ein Zweitanstrich muss noch folgen.