

Die Schätze des Deutschen Museums in München

Das deutsche Museum in München ist in letzten Jahren stark expandiert. Neben dem Hauptgebäude auf der Museumsinsel im Herzen der Stadt gibt es nun das Verkehrszentrum für alle alten des Landverkehrs, welche in den alten Messehallen auf der Thersienhöhe sich befindet und die Flugwerft in Oberschleissheim. Das Deutsche Museum ist eng mit der Geburt des NSU/Wankelmotors verbunden, fand doch am 19.1. 1960 der erste öffentliche Auftritt des NSU/Wankelmotors beim denkwürdigen VDI Kongress vor 1500 Gästen aus Wissenschaft und Industrie mit einem grossen Presseecho dort statt. Folglich war es logisch, dass NSU 1967 dem Deutschen Museum neben einem Drehkolbenmotor auch einen NSU Spider als erstes Serienauto der Welt mit Wankelmotor dem Deutschen Museum vermachte und dieser Spider ist nun wieder öffentlich im Verkehrszentrum ausgestellt.

Nach längerem Email-Verkehr mit der Leitung des Verkehrszentrums konnte ich am 8.1.2009 detailliert in Augenschein nehmen. Als Spider Fahrer war beim Anblick des Fahrzeugs sofort klar, dass dieses Fahrzeug etwas besonderes sein muss. Die FIN 5601004 verrät schon, dass es sich hiermit um den ältesten und original erhaltenen Spider handeln muss. Welche Sensation!

Rückblende in das Jahr 1963

Bei NSU hat die Standfestigkeit der Motoren nach mehreren Jahren intensiver Arbeit an der Rattermarkenproblematik ein Niveau erreicht, welches an einen Serieneinsatz im Automobil denken lässt. Im Frühjahr 1963 wurde endlich der Entschluss gefasst, einen wassergekühlten Kreiskolbenmotor speziell für Kraftfahrzeuge zu entwickeln. Nach Erfahrungen mit dem 400 ccm Motor im Sportprinz wurde ein 500 ccm Motor ins Auge gefasst und verschiedene Varianten erprobt. Für die Karosserie des Fahrzeugs hoffte man mit geringfügigen Änderungen die vorhandenen Werkzeuge des Sport-Prinzen verwenden zu können. Bei näherer Untersuchung stellte es sich jedoch heraus, dass für den projektierten offenen Zweisitzer doch wesentlich andere Forderungen galten ... [1]

Unter Hochdruck machte sich die Konstruktion und der Versuch daran bis zur IAA im September 1963 ein Fahrzeug präsentieren zu können, welches dann ab Herbst 1964 in Serie ging. Der erste Serien-Spider trägt die FIN 5601024 und wurde an einen Mitarbeiter der NSU-Werke verlost. Er ist heute im Besitz von Jürgen Kühner.

Der ehemalige NSU-Ingenieur Herr Gewecke berichtete [2], dass FIN 5601001 und FIN 5601002 nur Einbaumodelle waren und FIN 5601003 der erste fahrfertige Prototyp darstellte, mit der er die Kühlproblematik untersuchte. Als letzter dieser handgemachten Prototypen ist noch die FIN 5601009 zu erwähnen, welches als Fotofahrzeug (HN -EJ 539) u.a. auch für den entgeltigen Spider Prospekt diente und schon 1964 gebaut wurde. Daran anschliessen tat sich die Nullserie mit 13 Stück (FIN ...010....023).

Was ist nun das Besondere an dem Spider des Deutschen Museums? Beim genauen Studium des Fahrzeugs fällt auf, dass fast alle Details mit dem IAA-Prospekt von 1963 übereinstimmen. Das Fahrzeug selber ist (war) komplett fahrfertig und es ist sehr glaubwürdig, dass es erst 58 km auf dem Buckel hat und damit mit hoher Wahrscheinlichkeit das Messefahrzeug für die IAA 63 war! (siehe zeitgenössische Bilder)

Betrachtung von Aussen

Der Vorderwagen bis zur A-Säule entspricht schon dem Serienstand. Das Verdeck ist etwas enger geschnitten und lässt die querverlaufende Chromleiste über der Frontscheibe unverdeckt und auch die Druckknopfbefestigung am anderen Ende ist anders. Die Bodenwanne ist noch vom Sportprinz stammend, weil hier das typische Verstärkungskreuz fehlt. Im Heckbereich fällt besonderes ins Auge der Öffner der Haube und die offenen Ansaugschlitze und dann natürlich die Auspufföffnung auf der Fahrerseite.

Betrachtung Innen

Mit Liebe wurde das Amaturenbrett gestaltet. Die A-Säulen sind innen mattschwarz angemalt. Spider-Schriftzüge über den hellen Kipptasten und am Handschuhkasten. Die Sitze sind farblich invers zum Serienstand gestaltet eben so wie beim IAA-Fahrzeug. Der Boden und die Ablage sind mit rotem Boucle-Teppich ausgelegt und perfekt verarbeitet. Das Verdeckgestänge ist nur in Details vom Serienstand abweichend. Natürlich fehlt der Ausgleichbehälter ...

Betrachtung unter den Hauben

Nach öffnen der vorderen Haube fällt zunächst der Wassereinfüllstutzen ins Auge. Anstelle des Gasdruckaufstellers ist noch die Mechanik des Sport-Prinzen montiert und die Verkleidung ist noble Filzware. Die grösste Abweichung ist natürlich unter der hinteren Haube. Unter dem gestuften Motordeckel befindet sich die Urversion des Spider-Motors ! Hier wird deutlich welche Detailarbeit die NSU Techniker bis zum Serienstart geleistet haben. Kühlung, Zündung, Trochoide, Vergaser, Öldosierung Auspuff und Motoraufhängung. Alles Anders.

Interessant sind noch die Anlenkpunkte der Hinterachsschwinge, welche funktionell nur Sinn machen, wenn damit das Fahrzeug hinten unterstützt werden sollte zum leichteren Betrachten des neuartigen Antriebs von Unten. Der Ölfilter trägt das Herstellungsdatum 9/63.

Also Vieles deutet daraufhin, dass dieses Fahrzeug das IAA-Messemodell 1963 war. Die einzige Abweichung stellt das Lenkrad dar.