

100.000 km mit dem NSU Wankel-Spider

Geschichte einer Leidenschaft

Aus einer Broschüre von den Anfangsjahren des Spider-Clubs:

von Franz Braukmann

Spider Nr. 1:

Angemeldet: 23.07.1970

Abgemeldet: 03.07.1972

Spider Nr. 2:

Angemeldet: 03.07.1972

Abgemeldet: 09.01.1973

Angemeldet: 02.05.1973

Abgemeldet: 18.06.1975

So würde die nüchterne Statistik des Straßenverkehrsamtes über 5 Jahre Freud und Leid eines Spider-Fahrers lauten. Doch bereits aus diesen trockenen Zahlen geht hervor, dass es gar nicht so einfach ist, einen Spider als ständiges Fahrzeug zu benutzen, so wie ich es getan habe bzw. versucht habe. Was ich dabei erlebt habe, darüber möchte ich im folgenden berichten.

Die "schöpferischen Pausen" zwischen den Ab- und Anmeldungen waren Zwangspausen. Kürzere Zeiträume von Tagen oder auch Wochen, die der Wagen wegen "kleinerer" Reparaturen stillgestanden hat, sind in der Statistik nicht enthalten. Zwar hatte ich mich im Laufe der Zeit an die kleineren Defekte gewöhnt. Doch dann - der Wagen lief gerade wieder - kam prompt der nächste Motorschaden; ich war sauer, hatte "die Schnauze voll", meldete den Spider ab, kaufte

mir für zwei- dreihundert Mark einen Uraltkäfer, war also wankelmütig geworden. Doch dann, nach ein paar Monaten, - das Käferfahren war soo öde - kam die Lust am Spider wieder angebrochen. Ich wurde also wieder wankelmütig: z.B. 02.05.1973: Alles neu macht der Mai, und die Lust, mit offenem Verdeck durch die Landschaft zu summen.

Wie alles begann

Doch jetzt habe ich ganz vergessen, zu erzählen, wie das alles angefangen hatte mit dem Spider. D. h. eigentlich hatte es mit einem Fiat 770, oder vielmehr mit drei Fiat 770 angefangen, die ich mir als Schüler mit dünnen Portemonnaie, das Stück für 50 Mark, zusammengekauft hatte. Allesamt Schrottwagen, doch beim einen war die Karosserie "gut", beim anderen der Motor und beim dritten die Türen und Hauben.

So entstand nach dem Motto "aus drei mach eins" in mehrmonatiger Heimarbeit, bei der ich mir nach und nach die Grundlagen des Auto-Bastelns aneignete, ein fahrtüchtiges Exemplar vom Typ "Fiat 770 Prestolith Special" mit Allfarbenlackierung, das sogar den Segen des TÜV und den Namen "Urmel" bekam. Damit waren also die handwerklichen Voraussetzungen für eine spätere "Spider-Karriere" geschaffen. Aber das konnte ich damals wirklich noch nicht wissen

und hätte es mir auch nicht träumen lassen.

Als dann aber nach einem halben Jahr ein verwegener Verkehrsteilnehmer mein armes "Urmel" in den Zustand eines Totalschadens versetzte, als in Folge dessen die gegnerische Versicherung einen ordentlichen Batzen Geld, der haushoch über dem Einstandspreis von "Urmel" lag, herausrückte und mein Vater, der immer sehr skeptisch über die Verkehrssicherheit meines "Prestolithbombers" geurteilt hatte, aber auch zu der weisen Einsicht gekommen war, dass mir mein "Auto-Fimmel" nicht abzugewöhnen sei, mein Vater also meinte, dass es an der Zeit für ein verkehrstüchtiges Auto sei und einen Batzen gleicher Höhe zu der "Versicherungsprämie" hinzulegte, da entsann ich mich auf den NSU Wankel Spider.

Nach zähen Verhandlungen - mein Vater war natürlich der Meinung, ein schlichter VW-Käfer wäre doch etwas Solideres und Zuverlässigeres - konnte ich dann schließlich am 23.07.1970 erstmals einen Spider anmelden. Dass ich mich für dieses Auto entschied, kam daher, dass ich in der Zeitschrift "hobby" die wankel-freundliche Berichterstattung schon immer verfolgt hatte und auch ein Einzeltest des frisch gebackenen Spiders und ein späterer "hobby-Supertest" mit Triumph Spitfire gegen NSU-Wankel-Spider sehr positiv ausgefallen waren. Da fuhr z.B. der Spider dem 17 PS stärkeren Spitfire auf kurvigen Rennstrecken mit Leichtigkeit davon. - Soweit diese Randbemerkung.

Im Nachhinein muß ich dem damaligen Urteil meines Vaters natürlich rechtgeben, auch wenn der Autohändler auf vorsichtiges Anfragen alle Zweifel mit der Gegenfrage wegwischte: "Was soll denn da kaputtgehen?" Aber im Nachhinein sage ich auch, dass wir - zum Glück - nicht absehen konnten, was wir uns da - im wahrsten Sinne des Wortes - "eingehandelt"



hatten. Ich sage "zum Glück", weil sonst dieser Bericht nicht hätte entstehen können, ich nicht Mitglied des Wankel-Clubs geworden wäre und weil mir das Spider-Fahren - wenn er lief - großen Spaß gemacht hat. Denn wenn er lief, dann lief er gut.

Drei Dinge braucht der Spider-Fahrer

Nach dieser langen Einleitung möchte ich nun endlich einige konkrete Erlebnisse mit dem Spider berichten und natürlich auf technische Einzelheiten eingehen.

Drei Dinge erleichtern das Spider-Fahren sehr: Einmal die bereits erwähnten technischen Fertigkeiten, die ich mir zwangsläufig angeeignet hatte; zum anderen eine gut 500 Meter lange Gefällestrecke vor der Haustür für den morgendlichen Kaltstart mit verkokter Kerze; und drittens ein guter Freund, der mich mit unerschöpflicher Geduld immer wieder auch aus weiterer Entfernung abschleppte.

Wegen der vielen Schleppkilometer erzielte der Spider oft unglaublich niedrige Benzinverbräuche, mit denen unter solchen Umständen natürlich nicht zu prahlen war.

Bereits einige Wochen Spiderbesitz genügten dazu, in meinem Freundeskreis folgende Pantomime entstehen zu lassen, die paradoxerweise hier nur in Worten wiedergegeben werden kann. Ihr Titel lautet "Franz beim Kerzenreinigen": "Erste Klappe auf - zweite Klappe auf - schraub, schraub - putz, putz - schraub, schraub - zweite Klappe zu - erste Klappe zu - summ, summ, auf und davon."

Wenn ich im folgenden viel von Pannen und Motorschäden rede, so muss ich doch erneut betonen: Der Spider ist ein großartiges Auto, das Fahren macht noch größeren Spaß, und ich stehe voll hinter dem Wankelmotor. Das Wankelprinzip ist im Prinzip gut, nur gibt man ihm im Vergleich zum Hubkolbenmotor zu wenig Chancen zur Ausreifung und Groß-Serienproduktion. Viele Defekte, die ich erlebt habe, waren nicht ursächlich vom Wankelprinzip bedingt, sondern traten häufig an Nebenaggregaten auf; so z.B. der



sich durch den Wasserdruck seitlich ausbeulende wassergekühlte Ölkühler, wodurch immer wieder die obere Lötnaht aufriß und durch Wasserverlust Überhitzung des Motors drohte. Ein Motorschaden liegt dann nicht am Motor, sondern am Ölkühler. Aber die Statistik sagt: Motorschaden.

1000 km mit einer Batterie

Aber Pannen sind ja nicht nur ärgerlich, sondern bieten manchmal auch Gelegenheit zu echten Abenteuern in unserer "abenteuerlichen" Zeit. Man kann später davon erzählen oder darüber schreiben, was für tolle Sachen man erlebt hat.

So ging mir bei Bekannten in Avignon/Südfrankreich die Lichtmaschine kaputt. Reparatur oder Ersatz war nicht möglich, also was tun? Die Batterie wurde zwei Tage am Ladegerät vollgepumpt - jetzt verstehen sie auch die Überschrift - und dann ging's los Richtung Heimat. Wie weit würde ich mit einer Batterieladung kommen?, war die bange Frage.

Um Strom zu sparen, wurden die brennende Ladekontrolllampe und ein Bremslicht stillgelegt. Beim Fahren möglichst den Blinker nicht benutzen und da, wo es zu verantworten ist, mit der Handbremse bremsen, um auch noch Strom für die verbliebene Bremsleuchte zu sparen. Bei Stops nicht den Motor abschalten, da der Anlasser mehr Strom verbraucht als die Zündung. Nach dem Tanken den Tankwart um einen freundlichen Anstoß bitten, was beim Spider ja keine Mühe bedeutet. Als ich unter Anwendung dieser Tricks die deutsche Grenze erreicht hatte, war das schon mehr,

als ich erwartet hatte. Da die Batterie keine Anzeichen von Erschöpfung zeigte, packte mich der Ehrgeiz, auch die zweiten 500 km noch zu schaffen. Vorsichtshalber las ich mir einen kräftigen Trammer auf, um für den Fall plötzlichen Stehenbleibens an ungünstiger Stelle jemanden zum Schieben zu haben. Bis weit in die Dämmerung ging es ohne Licht voran, dann weiter mit Standlicht auf der Autobahn, wo andere Autos ihre Rücklichter zur Orientierung anboten. Überholte Autofahrer blinkten ständig, um mich auf die mangelhafte Beleuchtung aufmerksam zu machen, und der Mann auf dem Beifahrersitz neben mir wurde immer nervöser.

Als dann schließlich unabwendbar eine Landstraße zu befahren war (nur noch 60 km bis nach Hause!), die das Einschalten des Abblendlichts erzwang, wurden das rechte Rücklicht und der rechte Scheinwerfer stillgelegt (nie den linken, wegen des Gegenverkehrs!). Aber nach 20 Minuten gingen dann doch die Lichter aus.

Nach einer Erholungspause für die Batterie reichte es noch bis ins nächste Dorf zu einer Tankstelle neben einer Autowerkstatt. Den Besitzer selbiger konnten wir in der nahen Kneipe ausfindig machen. Hilfsbereit legte er die müde Batterie ans Ladegerät, während mein Fahrgast und ich unsere müden Häupter in einem Werkstattnebenraum niederlegen durften.

Die restlichen vierzig Kilometer bis nach Hause waren am nächsten Morgen ein Katzensprung. ❖

- Fortsetzung im nächsten Journal -