

Thomas Ammerschläger

Passionierter Fahrzeugentwickler, Edeltechniker, Rennfahrer aus Leidenschaft

Die Überschrift verrät es bereits: es ist nahezu wie die Quadratur des Kreises, die Biographie von Thomas Ammerschläger und dessen besondere und bis heute anhaltende Affinität zur ehemaligen Automobilbaufirma NSU umfassend zu erläutern.

Spiderclubmitglieder und NSU-Fahrer kennen Thomas Ammerschläger, Jahrgang 1937, von seinen Be-

suchen bei zahlreichen Veranstaltungen der NSU Freunde, wie internationale NSU Treffen, oder auch als regelmäßigen Gast beim Rennfahrer-Stammtisch des Spiderclubs bei der RetroClassics-Messe in Stuttgart. Eingefleischten NSU-lern fällt beim Namen Thomas Ammerschläger aber noch wesentlich mehr ein. Der eher zurückhaltend wirkende ältere Herr war in seinen Anfangszeiten als Diplom-Fahrzeu-

geningenieur nicht ganz so ruhig und zählte zu den erfolgreichen jungen und wilden NSU-Rennfahrern. Schon während des Maschinenbaustudiums, Fachrichtung Kraftfahrzeugbau an der Technischen Hochschule seiner Heimatstadt Hannover, begann im Jahr 1958 die Rennfahrerkarriere. Zunächst als Rallye-Beifahrer. Das erste Rennen als Fahrer war 1962 das 12-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Mit einem optimierten NSU Prinz 4 und



Thomas Ammerschläger beim Besuch des Rennfahrerstammtichs im Rahmen der RetroClassics Stuttgart

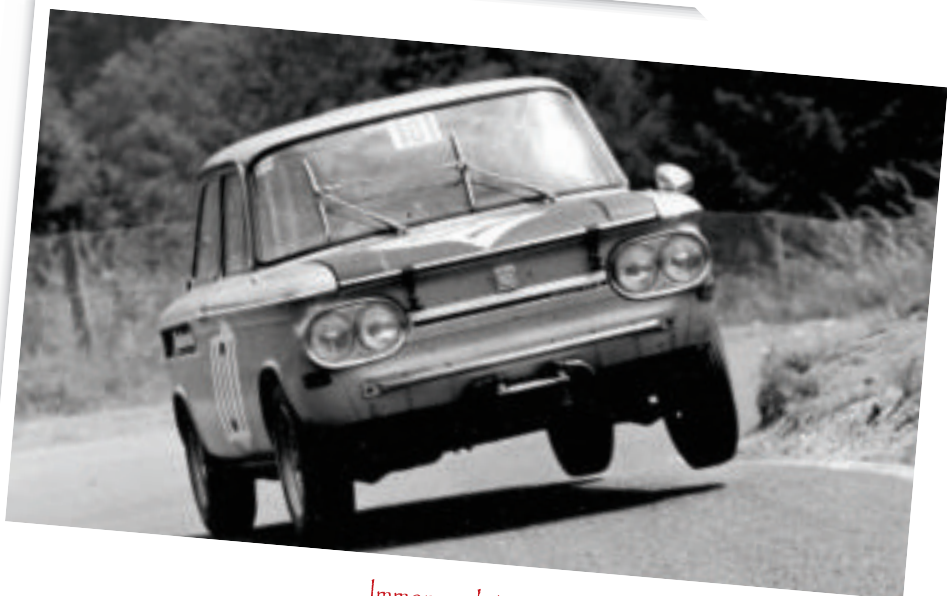
einem NSU Sportprinz wurden erste, beachtenswerte Erfolge erzielt. Nach dem Einstieg als junger Versuchingenieur bei der Firma NSU im Jahr 1965 folgten sehr erfolgreiche Renneinsätze mit einem von ihm selbst getunten und optimierten NSU Prinz 1000 Rennwagen. Später ein NSU TTS und danach ein 1100er TT.

Um die thermischen Verhältnisse zu verbessern und die Vergaser beim NSU TTS mit kühlerer Ansaugluft zu versorgen erfand er die später von vielen Echten- und Mochtgegernrennfahrern nachgeahmte offene Motorhaube. Mit der Serie „Tuning für Jedermann“ gab er an Sportfahrer wichtige Tipps um Ihren NSU TT leistungsmäßig und vor allem auch fahrwerkstechnisch zu optimieren. Selbst mischte Thomas Ammerschläger bis zum Jahr 1970 im Tourenwagensport und um den NSU-Siegerpokal durchaus erfolgreich mit, bis ein folgenschwerer Crash im Jahr 1970 das Aus der Rennfahrerkarriere bedeutete.

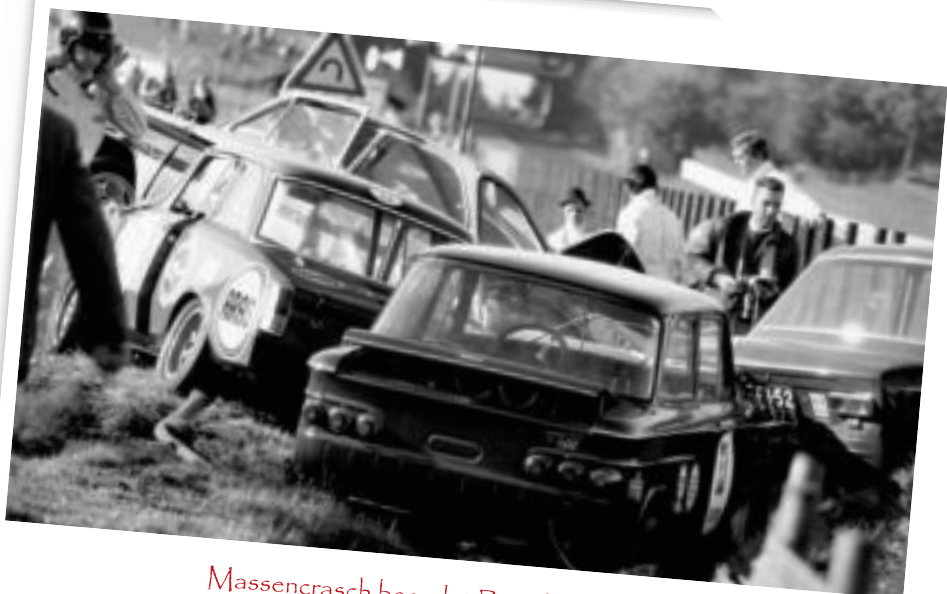
Erfolgreicher Rennfahrer war Thomas Ammerschläger auch dank seiner exzellenten Fähigkeiten als Fahrzeugingenieur. So schuf er neben dem Fahrwerk für NSU TT und TTS das für damalige Zeiten sensationelle Fahrwerk für den NSU RO 80. Auch für den NSU K 70 entwickelte er ein hervorragendes Fahrwerk, von dem der ehemalige NSU-Testfahrer und spätere mehrfache Mercedes-Langstreckenweltmeister Robert Schäfer bis heute schwärmt. Leider, so Thomas Ammerschläger wurde dieses Fahrwerk nach der Übernahme der Marke NSU von VW erheblich verändert und „verschlimmbessert“. Mit dem Ende der Marke NSU wechselte Ammerschläger kurz zu VW, wo dessen richtungweisenden Fähigkeiten bei



So sahen Sieger aus ...



Immer am Limit



Massencrasch beendet Rennfahrerkarriere



K70., Als NSU noch mit genialem Fahrwerk



Mit dem R080 als Zugfahrzeug zum Renneinsatz



Quattro-Fahrwerk tatkräftig optimiert

den immer noch an veralteter Technik hängenden Vorständen nicht richtig erkannt wurden. Die VW Herren gingen damals noch davon aus, dass Frontantrieb und Wasserkühlung nicht funktionieren könne. Was wäre aus den Ewiggestrigen VWlern geworden, ohne das know how der NSU und AUDI Leute? Der 411er VW -mit Fließheck der TL auch als „traurige Lösung“ verspottet-, war jedenfalls alles andere als ein zukunftsweisendes Fahrzeug, sondern der Weg in eine Sackgasse. Der weitaus fortschrittlichere K70 Kombi musste dem 411er Kombi weichen. Der NSU-K 70 Kombi Testwagen mit dem Robert Schäfer auf dem Nürburgring seine Erprobungsrunden drehte wurde eingestampft.

Es folgte im Jahr 1972 der Wechsel zu Ford, wo Ammerschläger als technischer Leiter für den Motorsport von dem aus Tourenwagen-Rennzeiten bekannten Konkurrenten Michael Kranefuss angeheuert wurde. Legendär: die breiten Renn-Capris. Keiner konnte wie Thomas Ammerschläger das Reglement derart ausschöpfen und somit eine „Ikone des Motorsports“ mit den superbreiten Zakspeed-Turbo-Capris schaffen. Ehemalige Rennfahrer, wie Dieter Glemser und Roland Asch, erzählen noch heute mit Begeisterung von ihrem damaligen „Rennchef“. Bekannte Deutsche Rennfahrer, wie Klaus Ludwig und Manfred Winkelhock errangen mit den Capris große Erfolge. Auch internationalen Formel 1 Rennfahrer, wie Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Jody Scheckter und Nicki Lauda bewegten diese extrem schnellen Capris und bauten auf die Erfahrung des Edeltechnikers. Durch das gekonnte Auslegen des Reglements und die Optimierung von Fahrwerk und Karosserie schaffte es Ammerschläger dem Renntou-

renwagen so viel Anpressdruck zu verleihen, dass man nach seinen Worten „ab 250 km/h mit dem 800 kg schweren Auto hätte auch an der Decke fahren können“.

Danach ging es von 1981 bis 1985 zu AUDI, wo er als Chef des Serienfahrwerksversuchs den neuen AUDI QUATTRO's das Allradfahrwerk optimierte. Dabei galt es dem UR-QUATTRO die Hinterachse so zu verbessern, dass das kopflastige Fahrzeug als Serienauto über ein stimmiges Fahrwerk verfügte. Die Fahrwerke des AUDI 80 und 90 wurden ebenfalls so optimiert, dass dann beim AUDI Coupe GT 5 E die Fachpresse vom bestabgestimmten Fahrwerk für Serienfahrzeuge schwärmte.

Im Mai 1985 folgte Ammerschläger dem Ruf zu BMW. Vorstand Eberhard von Kuenheim stellte nach der Einführung des 3er-BMW und dem Rückzug als Motorenlieferant aus der Formel 1 fest: man brauche ein sportliches Image und somit Fahrzeuge für den Motorsport. Dazu sollte eine hochleistungsorientierte Entwicklungsgesellschaft aufgebaut werden, wofür es eines „innovativen Spitzen-Fahrzeugingenieurs -eben Thomas Ammerschläger- bedürfe“. Zusammen mit Paul Rosche und Peter Flohr entwickelte er als technischer Leiter der von Jochen Neerpasch gegründeten BMW Motorsport GmbH den legendären BMW M 3 als Straßen- und Rennauto. Er war somit einer der Väter zum großem Erfolg des BMW M 3 als Serienfahrzeug und im weltweiten Tourenwagen-Rennsport. Von 1989 bis zum Eintritt in den Ruhestand im Jahr 1997 leitete er den Serienfahrwerksversuch der BMW AG.

Auch im Ruhestand blieb Thomas Ammerschläger als epochaler Techniker dem Motorsport verbunden.



1974er Capri RS 3100 mit Heck-„Bürzel“



Zackspeed Mannschaft mit Turbo Capri 1978



Er weiß, wo der Wind weht!



Schnelle Turbo Capris



Fahrversuche mit dem BMW M3



Zu recht stolz vor dem erfolgreichsten Tourenwagen aller Zeiten

So zählt er zu den Gründervätern der internationalen V8 Star-Tourenwagen-Serie und ist bis heute mit zahlreichen Rennfahrern und Rennsporttechnikern in regem Austausch und stets bestens informiert.

Der Deutsche Automobilrennsport verdankt seinen weltweiten Stellenwert und Ruhm nicht nur exzellenten Rennfahrern, sondern auch den Technikern wie Thomas Ammerschläger.

Der bekannte Moderator und Streckensprecher im historischen Rennsport, Siegfried Schlüter, fasste die Verdienste trefflich zusammen: „wir sprechen sehr viel von den Erfolgen der Rennfahrer... Le Mans 1970 mit Hans Herrmann; Kurt Ahrens und das 1000 km Rennen auf dem Nürburgring; Jim Clark, Jack Brabham usw. aber wenig über die Techniker wie Rosche, Mezger, Ammerschläger, Falkenhausen, Linge, Falk, Steckkönig, Spiess, Brixner, Brasche, Mitter usw. welche diese Rennfahrzeuge und die damit verbundenen Siege erst möglich gemacht haben“

Durch den Besuch von Thomas Ammerschläger beim Rossfeldrennen im Jahr 2016 entstand bei mir die Idee, dass diese Ikone des Motorsports wie zu seinen Anfangszeiten mit einem NSU-Rennauto die geschichtsträchtige Rennstrecke befährt. Das konnte in diesem Jahr realisiert werden und es war mir eine große Ehre, Thomas Ammerschläger als „Gastfahrer“ im ehemaligen Spiess-Rennspider an den Start zu bringen. Fahrer und Beifahrer hat dieser flotte Ritt über die 6,5 km lange geschichtsträchtige Bergrennstrecke sichtlich Spaß gemacht und wer weiß, wenn der mittlerweile 80-jährige einmal wieder ins Lenkrad greift und zeigt, dass er die Rennfahrerei bis heute nicht verlernt hat.

Ulrich Latus



Prinz mit selbstgemachten Rennsitz



1967 100 Meilen Rennen Hockenheim



1963 in Achum auf Prinz 4



1964 2h Rennen Nürburgring



1967 Bergpreis Heilbronn



2018 Rossfeld Rennen im ehemaligem Spiess-Rennspider



1966 AvD Nurburgring-Trophäe

Rennerfolge von Thomas Ammerschläger

Erste Rallye: Harz-Heide-Fahrt 1958

Erstes Rennen: 12-h-Rennen Nürburgring 1963

Gesamt: 45 Rallyes als Fahrer (6x) und Beifahrer (39x)

18x Goldmedaille

8x Silbermedaille

7x Bronzemedaille

Gesamt: 41 Rennen

11x 1. Platz

4x 2. Platz

3x 3. Platz

4x 4. Platz

4x 5. Platz

13x Ausfall



Goldenes ADAC Sportabzeichen 1967

5. Platz Deutsche Automobil-Rundstrecken-Meisterschaft 1970

Letzte Rallye: Wertungsfahrt Pirmasens 1965

Letztes Rennen: Nürburgring Südschleife 1970