

# Die Renngeschichte von Dieter Zapf mit dem NSU - Wankelspider

Von Ulrich Latus

November 2009

Wie schon bei den Rennberichten über Karl-Heinz Panowitz, Siegfried Spiess und Rolf Edel festgestellt wurde, war NSU ab dem Jahr 1965 äußerst bemüht, die Leistungsfähigkeit des NSU-Wankelmotors durch sportliche Erfolge mit dem NSU-WANKEL-SIPIDER gegenüber der Öffentlichkeit, der euphorischen Presse, der Fachwelt und vor Allem den Lizenznehmern der NSU-Wankel - Technologie unter Beweis zu stellen.

Zu Beginn der Saison 1966 konnte Peter Viererbl, Mitarbeiter in der NSU-Pressenabteilung und zusätzlich für den Automobil-Rennsport im Hause NSU zuständig, Rennfahrer Siegfried Spiess für die Teilnahme an der Deutschen Bergmeisterschaft für GT-Fahrzeuge bis zu 1300ccm gewinnen. Gleichzeitig machte man sich bei NSU daran, den Entwicklungsstand der Wankelmotoren mit dem Wankelspider auch durch die Teilnahme an der Deutschen Rallye Meisterschaft unter Beweis zu stellen. Beide Vorhaben gelangen hervorragend Karlheinz Panowitz und Beifahrer Rainer Strunz wurden im Jahr 1966 Deutsche Rallyemeister in der GT Klasse. Siegfried Spiess errang im Jahr 1966 die Vizemeisterschaft und in den Jahren 1967 und 1968 jeweils den Titel Deutscher Bergmeister aller Klassen.

Der Motorsport genoss zu jener Zeit in Deutschland einen enormen Stellenwert. Nicht nur die Formel 1 war ein besonderes Motorsportereignis, auch Rallyes und Bergrennen galten als sehr populär. In örtlichen Motorsportclubs startete man als Automobilist bei verschiedensten Motorsportveranstaltungen mit dem Alltagsfahrzeug, das am nächsten Tag wieder als Familienfahrzeug für die tägliche Fahrt zur Arbeit erhalten musste. NSU nutzte diese Motorsportbegeisterung geschickt zur Werbung für die sportlichen NSU-Fahrzeuge. So konnte man beim Kauf eines neuen NSU-Automobils einen „Sportfahrerrabatt“ in Höhe von 20% für das Neufahrzeug und für Ersatzteile erhalten. Die Käufer mussten sich im Gegenzug verpflichten, an mindestens fünf Motorsportveranstaltungen mit dem neuen Fahrzeug teilzunehmen. Durch die enorme Kompatibilität waren Fahrzeuge von NSU bei Privatfahrern besonders beliebt. So konnten Fahrwerks- und Antriebsteile vom Prinz II, dem 1000er Prinz, bis zum Wankelspider beliebig ausgetauscht und damit die Fahrzeuge mit geringen Mitteln für die einzelnen Veranstaltungsarten optimiert werden.

Auch wenn NSU immer betonte, dass es nach der erfolgreichen Nachkriegs- Ära der Motorradrennerfolge nie mehr einen Werksmannschaft mit Werksfahrern, wie den berühmten Motorradrennfahren Wilhelm Herz, H.P. Müller, Rupert Hollaus, Hans Baltisberger, Werner Haas und Anderen gab, tat man doch alles, um die beiden zu damaliger Zeit sehr erfolgreichen Rennfahrer Siegfried Spiess im Bergrennsport und Karlheinz Panowitz im Rallyesport mit einer schlagkräftigen Mannschaft aus Werksmitarbeitern und weiteren Rennfahrer zu unterstützen.

Zur Deutschlandrallye im Jahr 1966 war es die Aufgabe von Rennleiter Peter Viererbl eine Mannschaft aus fünf versierten Rallyefahrern und jeweils fünf erfahrenen Beifahrern zusammenzustellen. Ratschläge, wen man denn für diese Mannschaft werben sollte, holte er bei Karl-Heinz Panowitz.

Einer dieser Privatfahrer war Dieter Zapf aus Coburg, dessen Rennsportgeschichte mit Focus auf die Renneinsätze mit dem Wankelspider in diesem Beitrag dargestellt werden soll.

Herr Zapf stellte dem Verfasser auf die späte Nachfrage zu seiner NSU-Renngeschichte nicht nur ein Fotoalbum mit tollen Bildern seiner Automobilsportzeiten zur Verfügung, sondern erläuterte auch im Gespräch seine erfolgreichen Rennsportzeiten und erzählte die eine oder andere kuriose Geschichte, die sich dabei ergeben hat.

Zum Motorsport kam der im Jahr 1940 geborene Dieter Zapf im Jahr 1961, als er erstmals mit einem 600er Fiat an einer zu jener Zeit bei jungen motorsportbegeisterten Menschen populären Nacht-Orientierungsfahrt teilgenommen hatte. Diese ersten Motorsportveranstaltungen waren so erfolgreich, dass er später mit Prinz II und Prinz III und 1000er Prinz an verschiedenen Veranstaltungen, wie Rallyes, Bergrennen und Rundstreckenrennen startete. Als ganz tolle Möglichkeit, die ja auch als Alltagsfahrzeug benutzten Fahrzeuge für Rennzwecke zu optimieren, befand er, dass die einzelnen NSU-Bauteile auf verschieden NSU-Fahrzeuge passten. So konnte mit einem oberen Querlenker aus dem Prinz III eine Vorderachse des 1000er Prinz für Slalomrennen optimiert werden, ohne sich teure Spezialteile besorgen zu müssen. Dass es dazu auch noch auf die Fahrzeuge und Ersatzteile von NSU einen Rennfahrerrabatt in Höhe von 20% gab, war umso besser. Im Jahr 1964 konnte Dieter Zapf mit einem Prinz II Bronze bei der Nordbayrischen Winterfahrt, einer anspruchsvollen Rallye gewinnen.

Im Jahr 1965 erwarb Dieter Zapf seinen ersten NSU-Wankel-Spider. Ein Serienfahrzeug mit dem Kennzeichen CO-X-80 und 50 PS Serienmotor, mit dem er fortan an Rennsportveranstaltungen teilnahm. Wie man auf den Fotos erkennen kann, startete er mit diesem Fahrzeug mit ganz normalem Motor und Getriebe sowie dem serienmäßigen faltverdeck. Noch Anfang des Jahres 1966 starteten alle Wankelspider, auch die von Karl-Heinz Panowitz und Siegfried Spiess, mit serienmäßigem 50 PS-Motor und Seriengetriebe.

Im Frühjahr 1966 erhielt Dieter Zapf einen Anruf von NSU-Rennleiter Peter Viererbl. Man stelle eine Mannschaft von fünf Wankelspidern zusammen, für die Teilnahme an der Deutschlandrallye. Als Beifahrer stünde ihm der erfahrene Fritz Paul zur Verfügung. Die Deutschlandrallye galt damals als eine der härtesten und längsten internationalen Rallyes. Diesem Ruf von NSU kam Dieter Zapf selbstverständlich gerne nach, war es doch eine besondere Ehre von NSU für eine solche Rallye angeworben zu werden.

Gestartet wurde die fünftägige Rallye am 13. Juli 1966 in San Marino di Casstrozza in Norditalien. Zur Vorbereitung musste Zapf seinen Wankelspider drei Tage vorher ins NSU-Werk nach Neckarsulm bringen. Dort wurden die Fahrzeuge nochmals gewartet und für den Renneinsatz vorbereitet. Wie bereits erwähnt, wurde jedoch mit dem serienmäßigen 50 PS Motor samt Seriengetriebe gestartet. Lediglich am Fahrwerk und an der Bereifung wurden Änderungen vorgenommen.

Wie Dieter Zapf rückblickend feststellt, war es natürlich ein besonderes Ereignis in dieser vom NSU-Werk zusammengestellten Mannschaft zu starten. In einem gemeinsamen Korso wurde dann auf eigener Achse vom NSU-Werk in Neckarsulm

die Fahrt zum Ausgangsort der Rallye in San Marino di Casstrozza angetreten. Vorne weg NSU-Rennleiter Peter Viererbl und Rennmonteur Roland Faigle in einem mit Ersatzteilen, samt mehreren Motoren und Getriebe voll beladenen 110er NSU Prinz. Damit auch ja nichts an den Wankelspidern kaputt gehen sollte, durfte der Prinz von Viererbl und Faigle auf der gesamten Fahrt nicht überholt werden. Das sei schon sehr anstrengend gewesen, so Dieter Zapf, zumal man sich ja als besonderer Rennfahrer in einer solchen Rennmannschaft fühlen durfte.

Kurz vor Beginn der Rallye habe Werksmonteur Roland Faigle bei einem der letzten Kontrollblicke festgestellt, dass an einem der fünf Spider ein Lagergummi für den Stabilisator an der Vorderachse fehlte. Faigle hatte wohl alle möglichen Ersatzteile dabei, aber einen ganz gewöhnlichen Stabi-Gummi, ein Ersatzteil, das man eigentlich nie braucht, eben nicht. Darauf hin beschloss man, in der Umgebung Ausschau nach einem NSU-Prinz zu halten, da in diesem Auto das selbe Gummi verbaut ist. Nach längerem Suchen in der Nacht habe man ein Schild NSU-Autodienst gesichtet und dann auf dem Hof der Werkstatt auch einen 1000er Prinz, jedoch nicht dessen Besitzer oder jemand von der Werkstatt gefunden. Auf Nachfrage bestätigte Roland Faigle, dass er gemeinsam mit Unterstützung von Karlheinz Panowitz und Rainer Strunz das Stabi-Gummi ohne Wissen des Besitzers ausgebaut hat. Dazu wurde das Auto von Hand hochgehoben und ein Ersatzrad unter den Schweller geklemmt. Eine haarige Sache, aber, es sei ja alles gut gegangen. Damit der Besitzer wusste, dass das Stabigummi ausgebaut wurde, habe man dann eine Karte am Auto hinterlassen, er möge sich unbedingt und dringend mit dem NSU Werk in Verbindung setzen. Zur Entschädigung vereinbarte Roland Faigle telefonisch mit dem Chef der Werks-Werkstatt in Neckarsulm, Herrn Sperrfechter, dass der NSU- Besitzer, welcher das Stabigummi „geborgt“ hatte, die nächste Inspektion samt Ersatzteilen sowie einen Blumenstrauß bekommen sollte. Somit war auch dieses Problem gelöst.

An den Start zur Deutschlandrallye gingen, das Team Panowitz / Strunz, die dann auch den Klassensieg in der GT-Klasse bis 1300 ccm und den hervorragenden 5. Platz in der Gesamtwertung erringen konnten. Außerdem starteten Roeder / Schmits-Gilles, die den dritten Platz in der Klasse holen konnten. Vogt / Erb, als Vierte, Zapf / Paul als Fünfte und Edel / Linzen, die den 7. Platz in der GT-Klasse bis 1300 ccm erringen konnten rundeten den großen Erfolg ab. Die Presse war voll des Lobes über die sensationellen Leistungen von Panowitz / Strunz, der anderen vier Spider-Teams und vor allem der NSU-Wankelspider mit dem neuartigen Wankelaggregat.

Viererbl und Faigle, welche die gesamte NSU-Betreuungsmannschaft darstellten, fuhren bei der fünftägigen Rallye, die über 2.000 Kilometer von Norditalien bis zum Nürburgring ging, mit dem 110er Prinz als Begleitfahrzeug den Rennfahrzeugen hinterher. Rennleiter Viererbl war Fahrer, damit sich Rennmonteur Faigle, der meist bei Nacht die Fahrzeuge warten und reparieren musste, etwas ausruhen konnte. Unterwegs auf der Strecke konnte teilweise nur bei Scheinwerferlicht geschraubt werden.

Nach der Deutschlandrallye ist Dieter Zapf noch zahlreiche zur Deutschen Rallyemeisterschaft 1966 zählende Rennen gefahren. Bei der internationalen Rallye Avus in Berlin ging Dieter Zapf neben mehreren anderen Wankelspidern auch an den Start. Es war vor allem wichtig, dass die Klasse in welcher der Wankelspider startete immer ganz gefüllt war. Nur so gab es zum Beispiel beim Bergrennen die volle

Punktezahl. Rennleiter Viererbl achtete daher steht's darauf, dass diese Klassen auch voll besetzt waren. So kam es übrigens auch, dass Kurt Brixner 1967 unverhofft mit einem Wankelspider beim Bergrennen in Kassel an den Start ging, um Siegfried Spiess zu unterstützen. Das Fahrzeug wurde kurzer Hand vom NSU-Händler in Kassel organisiert. Brixner wurde zur Vorsicht mit diesem Fahrzeug ermahnt, da es am nächsten Tag ganz normal als Neufahrzeug an einen Kunden ausgeliefert wurde.

Doch zurück zur Rallyemeisterschaft 1966. Kurz vor dem Gesamtsieg der Deutschen Rallyemeisterschaft 1966 durch das Team Panowitz / Strunz kam es noch zu einem Wertungsproblem. Bei der AVUS-Rallye in Berlin gab es für den Beifahrer keine Punkte. Somit bestand die Gefahr, dass Beifahrer Rainer Strunz nicht gemeinsam mit Karl-Heinz Panowitz die Meisterschaft gewinnen konnte. Auch hierfür hatte NSU-Rennleiter Viererbl eine Lösung. Der zweitbeste Spiderfahrer auf der AVUS sollte mit Rainer Strunz die nächste Rallye im Taunus fahren. Dort musste, damit Strunz genau die gleiche Punktezahl wie Panowitz zum Gesamtklassement der Deutsche Rallye-GT-Meisterschaft hatte, exakt ein zweiter Platz in der Klasse errungen werden. Diese Ehre, mit dem Beifahrer- Genie Strunz zu fahren, wurde Dieter Zapf zugestanden. Nach strategisch exakten Regieanweisungen von Rennleiter Viererbl und Rainer Strunz wurde auch genau dieser Platz gewonnen.

Im Jahr 1967 fuhr Dieter Zapf noch zahlreiche Rallyes, aber auch Berg- und Rundstreckenrennen so wie Slaloms mit seinem Wankelspider. Zu Beginn der Rennsaison 1968 erwarb er einen 65 PS NSU - Rallyespider. Dieser Rallyespider wurde in wenigen Stückzahlen –vermutlich 30 Stück- produziert und nur an ausgewählte Sportfahrer, wieder mit dem 20%igen Sportfahrerrabatt, verkauft. Da die Spider immer im oberen Drehzahlbereich gefahren wurden, gingen auch zahlreiche Motoren kaputt. In Rücksprache mit Rennleiter Viererbl wurden diese Motoren in großer Kulanz von NSU durch Austauschaggregate ersetzt. Zu Leistungssteigerung erbat Dieter Zapf von NSU einen Flammrohrauspuff, wie er zu dieser Zeit von Spiess und Panowitz eingesetzt war. Diese Bitte wurde ihm jedoch verwehrt. Allerdings bekam er eine Zeichnung des Flammrohrauspuffs, so dass dieser dann nachgebaut werden konnte. Rennmotoren mit Leistungen über 100 PS, wie sie Spiess und Panowitz zur Verfügung hatten, wurden an die anderen Fahrer nicht vergeben. Man begnügte sich als Privatfahrer mit einer anderen Düsenbestückung des 65 PS-Vergasers und der Abstimmung des Fahrwerks auf die verschiedenen Renndisziplinen. Auch so war der Wankelspider ein schnelles und erfolgreiches Auto.

Dieter Zapf startete mit seinem 65 PS Wankelspider der das Kennzeichen CO-H-80 trug, noch bei vielen Rennen, darunter auch zahlreiche Bergrennen und Slaloms.

Mit einem NSU-TT, der Harry Holder dem Besitzer des Autohauses Völker aus Ebersdorf/Frohnlach, in der Nähe von Coburg, gehörte und der auch als Beifahrer mitgefahren ist, war Dieter Zapf Teilnehmer an der Olympia-Rallye. Diese Rallye wurde anlässlich der Olympischen Spiele 1972 im München ausgetragen. Start der Rallye war in Kiel. Dabei wurden auch Sonderprüfungen als Rundstreckenrennen auf dem Nürburgring und dem Hockenheimring gefahren, bevor man dann am Zielort, der Olympiastadt München, angekommen ist. Dabei konnten sie die Silber Medaille gewinnen.

Für sportliche Erfolge im Motorsport wurde Dieter Zapf im Jahr 1975 zum Ende seiner aktiven Zeit als Rennfahrer das ADAC -Sportabzeichen in Gold verliehen. Doch auch danach war noch nicht ganz Schluss mit dem Motorsport. So erwarb er die internationale Lizenz als Zeitnehmer im Motorsport und begleitete somit als „Offizieller“ noch bis zum Jahr 2007 zahlreiche Motorsportveranstaltungen.

Vor einigen Jahren konnte Dieter Zapf eine NSU 351 OSL- Motorrad erwerben, mit dem er seither unter dem Motto – einmal NSU, immer NSU - an zahlreichen Oldtimerveranstaltungen teilnimmt. Mit der OSL gewann er in den Jahren 2006 und 2008 den Meistertitel der Nordbayrischen ADAC – Meisterschaft für historische Motorräder.

Herzlichen Dank an Dieter Zapf, Peter Vierebl und Roland Faigle für die tolle Unterstützung.

