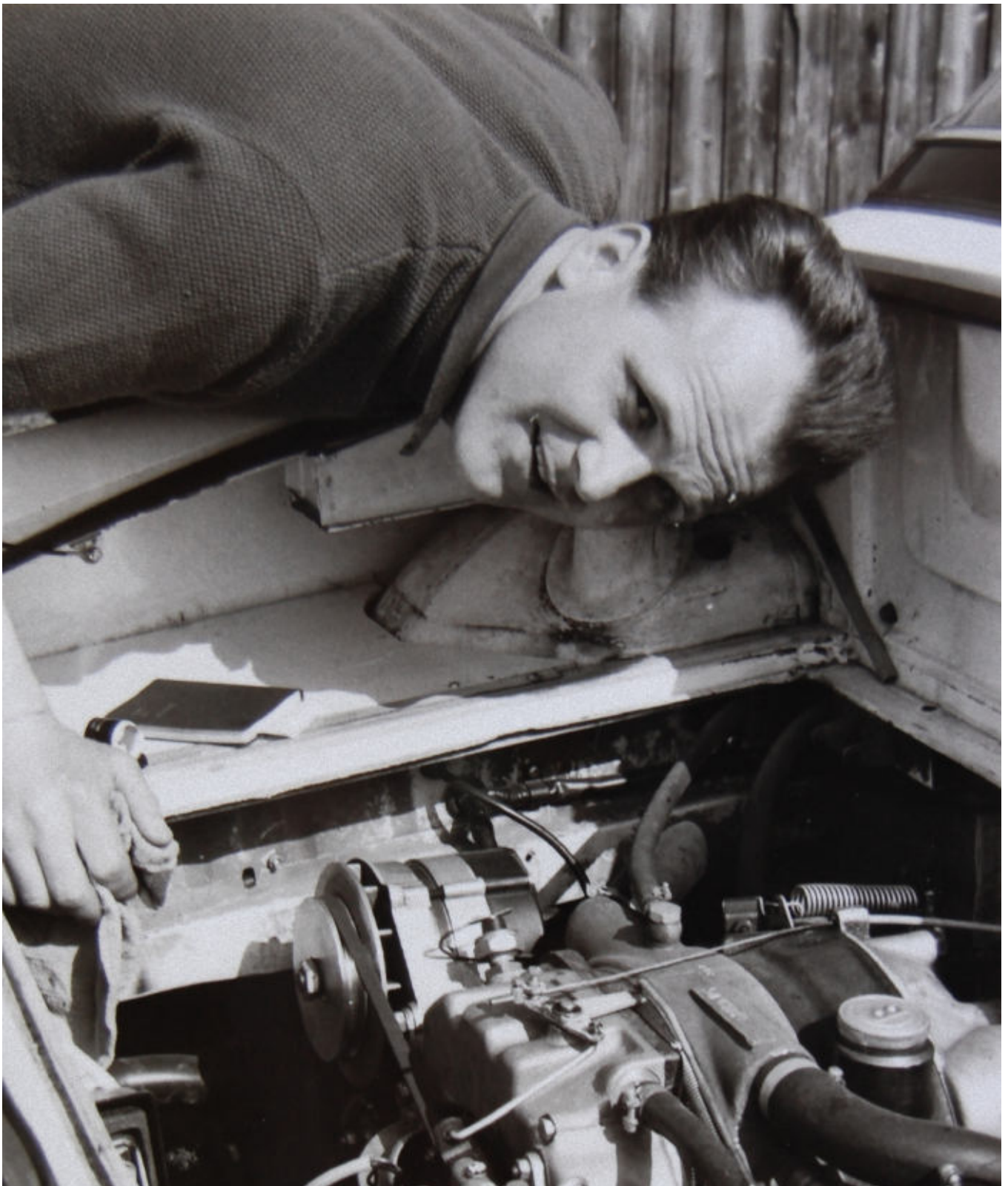




NSU-WANKEL

SPIDER JOURNAL



Impressionen Herbsttreffen in Tübingen



Techniktag - Begrüßung der Teilnehmer



Viele Ersatzteile gab es zu kaufen



Stadtbummel - Gut gelaunte Damen des Spider-Clubs



Benzingespräche vor dem Museum Boxenstop



Riesen-Kuchenstücke für die hungrigen Spider-Fahrer (Kaffee im Wasserschloß Glatt))



Prächtige Spider-Parade vor der Fa. Dreher Classic & Sportcars

Der NSU/Wankel-Spider hat mit Siegfried Spiess Geschichte geschrieben.



Anlässlich des Todes von Siegfried Spiess wiederholen wir an dieser Stelle den Bericht über die Renngeschichte von Siegfried Spiess mit dem NSU/Wankel-Spider aus dem NSU/Wankel-Spider-Journal Ausgabe 58 vom Dezember 2007.

Die Renntrochoide des KKM 502 ist eine weitere Variante in der Spider-Motorenfamilie. Man kann sagen, dass entsprechend der Ein- und Auslasskonfigurationen 3 Typen existieren:

- Trochoide Serie Einlass 32 mm
- Trochoide Serie Einlass 34 mm
- Trochoide Rennen Einlass 44 mm

Die letztere wurde gezielt für den Renn-Spider entwickelt, kam aber im Laufe des Jahres 1966 auch beim Rallye-Spider von Panowitz/Strunz zum Einsatz und wurde später von vielen Privatfahrern bei ihren Renneinsätzen verwendet.

So kam 1966 NSU auf Siegfried Spiess zu, ob er nicht Bergrennen mit dem neuen NSU Spider fahren möchte. Der NSU Spider wurde von den FIA-Sportbehörden in der 1000 GT-Klasse eingestuft. Dies war deshalb ein Handikap, weil nur eine 1300 GT-Klasse für die Meisterschaft ausgeschrieben wurde. Aber NSU wollte unbedingt die Leistungsfähigkeit des NSU Wankel-Motors unter Beweis stellen. Spiess war kein

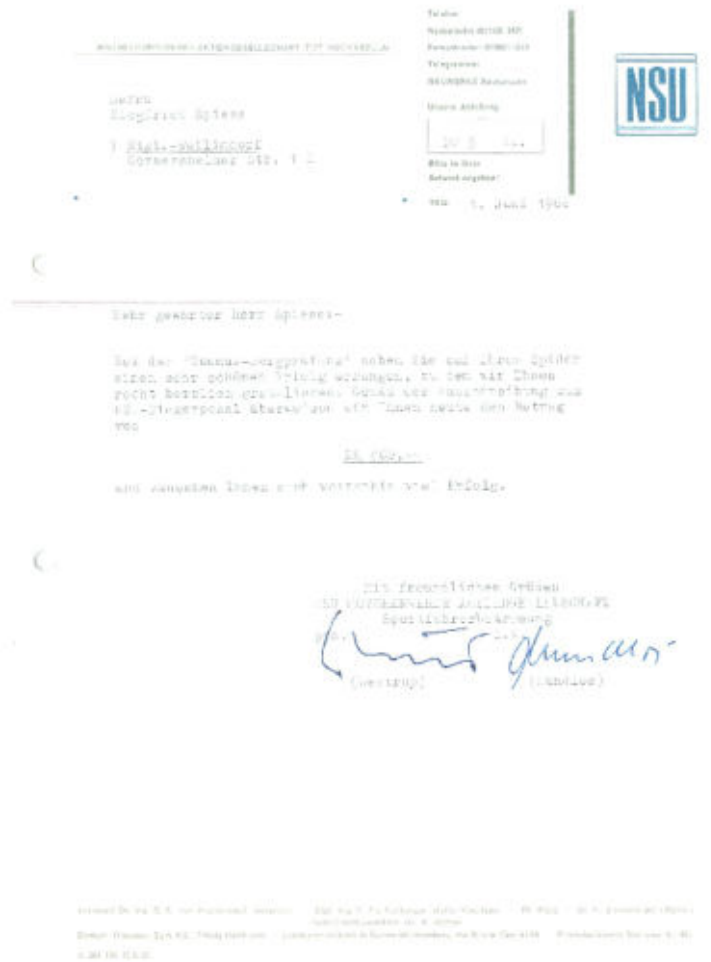




Unbekannter am Berg, denn er war bereits 1965 mit seinem privaten Prinz 1000 „Spiess“ Deutscher GTBergmeister und im Werk gut bekannt.

Spiess war zunächst wegen des Einstufungs-Handikaps skeptisch und handelte deshalb vertraglich aus, dass er nur für Siege eine Prämie erhalten würde, und nicht wie üblich auch für die Plätze 2, 3, ff., die im Vergleich jedoch deutlich höher als normal war. Diese Prämie ist aber mit den heutigen Siegprämien und Fahrerverträgen in keiner Weise vergleichbar, da sie dagegen immer noch sehr gering ausfiel. Motivation war die Freude am Fahren.

NSU stellte ihm 1966 einen kompletten Renn-Spider, welcher im Werk aufgebaut und von dort betreut wurde, zur Ver-



Prämie für einen Sieg im Jahr 1966

fügung. Betreuer von Spiess und Renn-Spider vor Ort waren in der Saison 1966 Rennleiter Viererbl und NSU-Rennmechaniker Roland Faigle aus dem Wankel-Versuch. Es war so geregelt, dass Spiess das Auto im Werk abholte und nach dem Rennen dort wieder abliefern. Die Abstimmung von Fahrwerk und Getriebe vor Ort nahmen Spiess und Faigle vor. Zunächst schleppte Hr. Spiess den Renn-Spider hinter seinem „Mercedes-Heckflosse“ mit einer festen Stange zum Rennort, später bastelte er für den Spider einen sehr leichten, maßgeschneiderten Hänger. Zum Abschleppen hatte das Auto deshalb auch immer ein Kfz-Kennzeichen, welches aber wechselte.

Der erste Renneinsatz 1966 lief nicht nach Plan. Wegen Ölaustritts an der Getriebemanschette rutschte er im ersten Lauf auf seinem eigenen Öl aus. Er konnte das Auto zwar noch abfangen, wurde damit aber nur 2. und hatte keine Chance mehr auf den Gesamtsieg in der Meisterschaft. Mit den restlichen überlegenen 6 Klassensiegen beim Krähberg-Rennen, Bergrennen Eberbach, Taunus-Bergprüfung, Al-

pen-Bergpreis Rossfeld, Wasgau-Bergprüfung und beim Int. ADAC-Bergpreis Freiburg-Schauinsland reichte es nur noch zur Vize-Bergmeisterschaft.

Im ersten Rennjahr fuhr Spiess einen weißen Spider wahrscheinlich mit einer Motorleistung von ca. 90 PS, die bei 10.000 U/min anfielen. Der Rennauspuff endete auf der Fahrerseite links. Laut FIA-Nr. 522 war der NSU Spider für 1966 mit dem normalen Vergaser, TTS-Lagerstücken, verstärkter Ölwanne und Zusatztank im vorderen Kofferraum (20l) homologiert. Vorgeschrieben in der Renngruppe III (GTKlasse) war neben dem Überrollbügel Beifahrersitz, Ersatzrad und Werkzeug.

Das Erfolgsgeheimnis von Siegfried Spiess lag zum einen in seinem hervorragenden Streckengedächtnis und zum anderen in seiner sorgfältigen Vorbereitung. Fröhlich am Renntag inspizierte er nochmals die Rennstrecke und die Bilder seiner Fahrten dokumentieren einen sehr akkuraten und punktgenauen Fahrstil. Er zeigte im Training nie sein ganzes Können, da er nie voll fuhr. Er diente ja den anderen Fahrern als Messlatte !

Für das Rennjahr 1967 und folgende erhielt Spiess jeweils eine Karosserie vom Werk, welche er zusammen mit Monteur Faigle zum Renn-Spider aufbaute. Dabei wurde die Karosserie an verschiedenen Stellen verstärkt und nachgeschweißt. Das Hardtop diente als zusätzliche Versteifung. Das Serienfahrwerk war für den Renneinsatz nicht tauglich. Die Vorderachse erhielt die TTS-Lagerstücke und Koni-Stoßdämpfer, welche in der Höhe und Härte einstellbar waren. An der Hin-

terachse waren ebenfalls die Koni-Stoßdämpfer montiert, wobei die Schwingen verstärkt wurden. Das Auto rollte auf Dunlop-Rennreifen 450Lx12 mit Spezialfelgen 4,5x12 (nach innen verbreitert).

Souverän fuhr Spiess in 12 Rennen 12 Siege in seiner Klasse nach Hause. Aufgrund des großen Abstands zu den 2. Platzierten wurde Spiess nicht nur Klassensieger sondern auch Deutscher GT- und Tourenwagen-Bergmeister aller Klassen. Was für eine Sensation! Dabei hatte Spiess ehrbare Gegner: Abt auf Werks-Fiat-Abarth 1000, Schüler auf Alfa GTA 1300 und Liedl auf dem schnellen Steyr-Puch 650 TR11 und dem Glas-Fahrer Bodmer auf seinem nicht protestsicheren Glas 1304 TS. An der Seite von Spiess kämpften etliche Privatfahrer, wie z.B. Club-Mitglied Hans Müller und Rolf Edel mit ihren selbst modifizierten Spidern um die Plätze. Falls notwendig wurden sie materialmäßig werksseitig unterstützt, damit die Mindeststarteranzahl in der 1000er Klasse erreicht wurde.

Die vom Werk alleinig Spiess zur Verfügung gestellten Motoren / Berggetriebe wurden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Motorleistung stieg in der Saison 1967 auf über 100 PS bei 11000 U/min u.a. durch die Modifikation auf 2 mm Dichtleisten und auf den großen Einlass mit dem Solex 44HR Vergaser (nach Homologation ab Mai 1967).

Die Rennmotoren waren wirkliche Hochleistungsaggregate mit einer Literleistung von mehr als 100 PS! Sie wurden nach jedem Rennen im Wankelversuch durch die Gruppe „Lohr“



Der charakteristische Öl-Rauchpilz des Renn-Spiders

zerlegt, vermessen und mit neuen Dichtelementen wieder zusammengebaut. Aufgrund des hohen Drehzahlniveaus wurde die Wuchtgruppe auf „Null“ inklusive einer Ölfüllung im Kolben gewuchtet. Die Motorenteile waren speziell in den Toleranzen ausgesucht bzw. die Zwillingringsringe im Übermaß spezifiziert. Jeder Motor wurde auf einer Testvorrichtung eingefahren und auf dem Leistungsmessstand abgenommen. Die freigegebene Drehzahlgrenze lag zum Schluss bei 12 000 U/min. Beim Zurückschalten konnten die Zwillingringsringe dem Unterdruck nicht Stand halten und fielen kurzzeitig zusammen, was dann den charakteristischen Öl-Rauchpilz erzeugte! Der Renn-Spider mit seinem Megaphon (Eingang 35 mm/ Ausgang 60 mm) war so laut, dass er selbst einem startenden Formel I-Feld die Schau stehen konnte...

Die Rennmotoren machten keine Probleme während der Rennläufe. Nur einmal musste über Nacht Rennleiter Viererbl im Werk einen Ersatzmotor holen. Am Schauinsland-Rennen mußte bei Spiess der Motor wegen Keilriemenschaaden und damit Überhitzung innerhalb von 20 Minuten getauscht werden, was für Monteur Faigle fast kein Problem war.

Der Erfolg von Spiess ärgerte seine Konkurrenten. So wurde einmal eines Nachts der Benzintank mit Semmelbrösel gefüllt. Doch Brösel am Boden vor dem Auto verriet den Plan und wurde so von Spiess rechtzeitig entdeckt.

Für die Saison 1968 baute Spiess einen silberlackierten Spider auf und wiederholte den Erfolg des Vorjahres. Auf Einladung fuhr Spiess auch einige Rundstreckenrennen, z.B. beim Flugplatzrennen Wien-Aspen. Auch dort gewann er die Klasse mit dem RennSpider. Für längere Wettbewerbe war der Motor nicht ausgelegt, da aufgrund der 2 mm IKA-Dichtleis-

ten die Verschleißgrenze bei etwa 500 km lag.

Die Renn-Spider wurden nach jedem Saisonende mit schwächeren Motoren und Seriengetrieben ausgestattet verkauft. Auf Vermittlung von Spiess kaufte so Oscar Weiss aus der Schweiz einen Renn-Spider, mit dem er Berg- und Rundstrecken-Rennen fuhr. Das Auto wurde dann bei einem Rennen in der Ostkurve des Hockenheim Motodroms völlig zerstört. Weitere 44er-Trochoiden und Motoren mit normalen 5 mm Leisten wurden später direkt von NSU oder indirekt über Spiess an Sportfahrer abgegeben.

Der Meisterschaftswagen von 1967 wurde in 1990iger Jahren von Klaus Frers im historischen Motorsport eingesetzt und ist heute im Besitz der AUDI Tradition.

Als besondere Ehrung erhielt Spiess 1967 und 1968 eine goldene NSU-Nadel mit einem großen Brillanten. Auch Felix Wankel bedachte Siegfried Spiess mit einer Wankel-Ehrennadel mit Brillanten.

Nach der Wankel-Ära wandte er sich wieder dem 4-Zylinder NSU TT zu. Siegfried Spiess hat sich nie weiter mit Wankel-Motoren beschäftigt und hat auch keine Wankel-Motoren getunt. Alle leistungsteigernden Komponenten und Motoren kamen definitiv aus dem Werk.

Wir danken an dieser Stelle für die

Informationen von

- Roland Faigle
- Hans Müller
- Klaus Schnell
- Siegfried Spiess
- Peter Viererbl

Ulrich Latus und Hartmut Jundt



NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT 7107 NECKARSULM

Einschreiben

Herrn
Siegfried Spiess
7 Stgt.-Weilimdorf
Pforzheimer Str. 364

Telefon:
Neckarsulm (07132) 8101
Fernschreiber 0720811/812
Telegramme:
NSUWERKE Neckarsulm

Unsere Abteilung:

DW 5
Vi:Ka

Bitte in Ihrer
Antwort angeben!



• TAG: 12. April 1966

Sehr geehrter Herr Spiess:-

Heute ist eine endgültige Entscheidung über die Besitzverhältnisse an dem NSU-SPIDER, Fahrgestell-Nr. 56 01 016, Motor-Nr. 502 01 019, Kraftfahrzeugbrief-Nr. 29097350, der Ihnen für Sportzwecke übergeben wurde, getroffen worden. Das Fahrzeug wird Ihnen kostenlos leihweise zur Verfügung gestellt und bleibt bis auf weiteres Eigentum der NSU MOTORENWERKE AG, Neckarsulm. Die Pflege und Wartung des Wagens bzw. des gesamten Fahrwerks liegt voll verantwortlich in Ihren Händen. Eventuell anfallende Reparaturen gehen zu Ihren Lasten.

Für Schäden, gleich welcher Art, die bei Benutzung des Fahrzeuges Ihnen oder irgendwelchen Dritten entstehen, übernehmen wir keinerlei Haftung. Sie lassen den Wagen zu und versichern ihn auf Ihren Namen.

Der ausschließlich für Rennzwecke bestimmte Motor dieses Wagens wird in der Versuchsabteilung von NSU betreut.

Vorbehaltlich einer anderen Entscheidung unseres Vorstandes dürfen Sie weder den Wagen noch den Motor verkaufen oder sonst hierüber verfügen. Sie müssen ihn jederzeit auf Verlangen an NSU zurückgeben. Allerdings dürfen Sie die Dinge, die Sie selbst und nachträglich eingebaut haben, daraus entfernen.

Mit freundlichen Grüßen
NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT
pps. i.A.

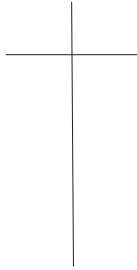
Betzenhauser
(Betzenhauser)

Viererb1
(Viererb1)

Vorstand: Dr. Ing. G. S. von Heydekamp (Vorsitzer) - Dipl. Ing. V. Frankenberger (stellv. Vorsitzer) - Ph. Wesp - Dr. H. Zimmermann (Stellv.)
Aufsichtsratsvorsitzer: Dr. H. Richter

Banken: Dresdner Bank AG., Filiale Heilbronn - Landeszentralbank in Baden-Württemberg, Heilbronn Giro 54/88 - Postcheckkonto Stuttgart Nr. 691

A 203 180 12 5 33



Siegfried Spiess

23. Mai 1935 - 16. Oktober 2021



Der ehemalige NSU-Rennfahrer und begnadete Motorentuner Siegfried Spiess ist am Samstag, 16. Oktober 2021 im Alter von 86 Jahren verstorben.

Nachdem Spiess im Jahr 1963 auf einem NSU Prinz den Deutschen Bergmeister-Titel einfahren konnte, wiederholte er das in einem von ihm getunten NSU 1000 TT im Jahr 1965. Um die Tauglichkeit des damals bei NSU entwickelten NSU/Wankel-Motors unter Beweis zu stellen, konnte das NSU-Werk in Neckarsulm Spiess dafür gewinnen, mit dem damals sensationellen NSU/Wankel-Spider um die Deutsche Bergmeisterschaft zu fahren. Mit den Vize-Titel des Deutschen Bergmeisters aller Klassen im Jahr 1966 und dem Gewinn der Meisterschaft in den Jahren 1967 und 1968 ist das dem akribischen Rennfahrer mehr als deutlich gelungen.

Parallel schuf der schwäbische Tüftler zunächst auf Basis der luftgekühlten NSU-Motoren hervorragende Rennaggregate, die weltweit mit großem Erfolg eingesetzt wurden.

Der Name Siegfried Spiess ist prägend für den Rennsport. In seiner Firma in Ditzingen bei Stuttgart werden seit Ende der Sechzigerjahre Rennmotoren für verschiedene Rennserien hergestellt. Das Engagement in der Formel 3, bei der nahezu alle namhaften späteren Formel-1-Rennfahrer, darunter Michael Schumacher, auf die bewährten und leistungsfähigen Motoren setzten, brachte Siegfried Spiess weltweit den Ruf eines der besten Motorenteknikers ein.

Dem NSU/Wankel-Spider-Club sowie der gesamten NSU-Szene blieb Spiess stets verbunden. So durften wir ihn trotz langjähriger gesundheitlicher Probleme beim jährlichen NSU-Rennfahrerstammtisch während der Stuttgarter Retro-Classic-Messe oft als Gast willkommen heißen.

Im Jahr 2017 würdigte der NSU/Wankel-Spider-Club seine besonderen Verdienste um den Motorsport mit einer Sonderausstellung im Auto- und Uhrenmuseum in Schramberg, bei welchem der eindrucksvolle Werdegang vom Privat-Rennfahrer zum renommierten Motorentuner dargestellt wurde.

Die Mitglieder des NSU/Wankel-Spider-Clubs Deutschland e.V. trauern zusammen mit der ganzen NSU-Szene um den großen Motorsportler und Freund der Marke NSU.



Viele wunderschöne Spider Herbsttreffen 2021 in Tübingen





Herbsttreffen 2021

in Tübingen

Wir befinden uns im Jahre 2021 n. Chr. Ganz Deutschland befindet sich im Corona-Tiefschlaf und niemand hat Lust ein NSU/Wankel-Spider-Treffen auszurichten ... ganz Deutschland? Nein! Ein von unbeugsamen Spider-Freunden bevölkertes Dorf in Tübingen hört nicht auf, der Corona-Pandemie Widerstand zu leisten.

Daher plant Ulrich Latus, der Häuptling von Tübingen-Hirschau, ein Herbsttreffen des NSU/Wankel-Spider-Clubs. Doch ein Herbsttreffen alleine ist ihm zu langweilig. Daher integriert er in dieses Treffen auch noch die Jahreshauptversammlung und den Technik- und Ersatzteiletage, die beide im Frühjahr ausgefallen sind. Ein, zwei, drei Hotels für die Spider-Freunde sind auch sehr schnell gefunden. Wenn der Häuptling fragt, traut sich niemand nicht mit „Ja“ zu antworten.

Jedoch kann man in einem Hotel nicht schrauben und für die Wohnmobile und Anhänger ist an den Hotels auch kein Platz. Sofort fällt dem Häuptling sein Clubkamerad und Schraubelix Udo Dreher ein. Der hat eine große Halle und viel Platz. Auch dieser kann dem Häuptling keine Bitte abschlagen und fast ist das Herbsttreffen 2021 in Tübingen fertig geplant. So, oder so ähnlich wird es sich an einem Wochenende im August im Keller der Familie Latus abgespielt haben ...

Das fast fertig geplant, noch lange nicht fertig geplant bedeutet, weiß jeder, der schon einmal ein Club-Treffen ausgerichtet hat. Daher wartete in den folgenden Wochen noch viel Arbeit auf unseren Häuptling Ulrich Latus und seine Mitstreiter. Aber, wie von ihm gewohnt, wurde alles mit sehr viel Liebe durchdacht und vorbereitet.

60 Club-Mitglieder haben sich mit 21 NSU/Wankel-Spidern zu dem Herbsttreffen angemeldet und reisten am Freitag, den 8. Oktober nach Tübingen-Hirschau. Zuvor hatte der Häuptling Latus jedoch noch seinen Druiden instruiert für bestes Wetter zu sorgen, so dass an allen Tagen offen gefahren werden konnte! Das Treffen begann um 10:00 Uhr mit dem Techniktag und Ersatzteilemarkt, der unter dem Motto „kaufen, verkaufen, tauschen“ stand. Ein ganz herzlicher Dank geht auch hier noch einmal an alle Referenten und Anbieter von Ersatzteilen. Zum Techniktag und Ersatzteilemarkt gibt es einen separaten Bericht an anderer Stelle in diesem Club-Journal. Besonders bemerkenswert war es, dass es zu dem Techniktag ein Parallel-Programm für weniger Technikbegeisterte mit dem Besuch der historischen Altstadt der Universitäts-

stadt Tübingen gab. Viele Frauen waren begeistert den sonnigen Tag in der Altstadt von Tübingen verbringen zu dürfen. Vervollständigt wurde der Tag mit der Jahreshauptversammlung, bei der der komplette Vorstand wiedergewählt wurde und einem gemeinsamen Abendessen im Hotel Martinshof.

Die große Ausfahrt am Samstag führte die Spider-Freunde über die schwäbische Alb, bei der sie zwischendurch von vielen weiteren NSU des NSU-Prinz Club Schwaben begrüßt und eskortiert wurden. Ein traumhaftes Bild für alle Freunde von historischem Kulturgut, die roten NSU/Wankel-Spider zusammen mit vielen weiteren bunten Fahrzeugen der Marke NSU zu sehen. Ein herzliches Dankeschön an den NSU-Prinz Club Schwaben für diesen Besuch. Beendet wurde die wunderschöne Ausfahrt bei sonnigem Traumwetter mit dem Besuch des Auto- und Spielzeugmuseum Boxenstop in Tübingen. Ein wunderschönes Museum, in dem man bei fast jedem Ausstellungsobjekt zum Träumen kommt. Ein Rückblick auf den letzten Besuch dort, vor 35 Jahren, befindet sich auf den nächsten Seiten.

Jedes „normale“ Treffen wäre nun am Sonntagmorgen mit der Verabschiedung der Teilnehmer beendet gewesen. Aber da es sich dieses Mal nur um ein normales Wochenende handelte, beschloss der Häuptling den Sonntag als weiteren Treffenstag anzuhängen. Eine geniale Idee, die von fast allen Teilnehmern mit Begeisterung angenommen wurde. Nach der Besichtigung der Wurmlinger Kapelle führte die gemeinsame Ausfahrt Richtung Schwarzwald und endete mit Zeit zum Relaxen oder Schlendern durch die Altstädte von Rottenburg oder Tübingen.

Ein ganz herzlicher Dank, für die Ausrichtung des hervorragenden Herbsttreffen in Tübingen geht an Ulrich und Karin Latus. Sie haben an alles gedacht, und obwohl es Corona-Hygienevorgaben gab, fühlten sich alle mal wieder richtig frei und glücklich. Ein weiterer Dank geht an Udo Dreher, der extra für das Treffen seine Halle leer geräumt und geputzt hat, so dass diese als Treffpunkt für alle Aktivitäten diene. Super! Es waren alle begeistert.

Und, auch wenn er es nicht hören möchte, alle Club-Mitglieder sind begeistert, dass wir so einen genialen und engagierten „Häuptling“ haben. Uli, wir danken Dir für das tolle Treffen und Deinen unermüdlichen Einsatz für unseren Club.

Martin Schlockermann



Alle sind gut gelaunt



Zu Gast ist auch ein weiteres rotes rotierendes Fahrzeug



Wo „geschäft“ wird, gibt es auch vernünftige Portionen



Ein ganz seltener NSU besucht die Wankel-Spider



Aufstieg zur Wurmlinger Kapelle im Nebel



Innenansicht der Kapelle

Ein Auto, das nicht fährt, das ist überhaupt nix wert.

„Ein Auto, das nicht fährt, das ist überhaupt nix wert“, sang einst Fredl Frels. Auch unser Schbaiderle hatte leider bei einer Ausfahrt einige Wochen vor dem Herbsttreffen gestreikt. Vorne links war der Bremsschlauch zugegangen. Bremse und Nabe waren so heiß gelaufen, dass die Lager locker wurden. Zum Glück sind die benötigten Ersatzteile (Bremsenteile, Scheiben, Radlager) mit denen des TTs identisch. Somit war die Ersatzteilbeschaffung unproblematisch. Aus Spidersicht immerhin schon mal die halbe Miete.

Leider gestaltete sich die Reparatur kniffliger als gedacht, so dass das Schbaiderle nicht rechtzeitig zum Herbsttreffen flott gemacht werden konnte. Hinzu kommt noch, dass Hans als frischgebackener Rentner nun so richtig im Stress ist. So bedurfte es diesmal eines Plan B, d.h., wir hatten uns dann eben mit Hans' TT unauffällig unter die roten Flitzer gemischt. Hauptsache, die Marke stimmt...

Den Auftakt des diesjährigen Herbsttreffens bildete am Freitag der Techniktag mit dem Ersatzteilemarkt in Udo Dreher's Garage. Für die weniger Technikbegeisterten gab es zudem die Möglichkeit einer Besichtigung der historischen Altstadt Tübingens. Am späten Nachmittag fand die Jahreshauptversammlung statt.

Samstagmorgen versammelten wir uns erneut vor Udo's Garage für die Ausfahrt auf die Schwäbische Alb. Hans und ich studierten schon mal die Wegbeschreibung, die von Uli mit viel Liebe zum Detail erstellt worden war. Besonders hübsch anzusehen waren die eingezeichneten Kameras, die uns vor Blitzern warnen sollten.

Uli wünschte uns gute Zündkerzen und schon kurz hinter Gomaringen wurde uns klar, warum. Ein steiles Sträßchen führte uns auf die Albhochfläche. Zwar bin ich nicht selbst gefahren, aber von Claudia weiß ich, dass man dort nur mit dem I. Gang hinaufkam.

Der Goldene Oktober machte seinen Namen alle Ehre. Coronakonform fuhren die Hartgesottene(n) offen. Trotz des herbstlich-kalten Fahrtwinds.

Im Gasthof Friedrichshöhle in Hayingen-Wimsen gab es Maultaschen in verschiedensten Variationen. So mancher, der beim Frühjahrstreffen 2015 dabei war, erinnert sich sicher noch an die Wimsener Höhle – die einzige mit dem Boot befahrbare Wasserhöhle Deutschlands.

Gestärkt ging es weiter über Zwiefalten in das wunderschöne Lautertal. Beim Landgestüt Marbach gab es eine Spiderzählung. Wir waren nahezu vollzählig. Der ein oder andere musste jedoch improvisieren, so dass man letztendlich zum Kaffee beim Tübinger Auto- und Spielzeugmuseum Boxenstop bzw. am Abend im Martinshof in Rottenburg wieder zusammenkam.

Vielen Dank an Uli und Karin für die Organisation. Es hat wie immer riesig Spaß gemacht. Hätte damals das Schbaiderle nicht gezickt, wären wir uns wohl im Lautertal begegnet, als die beiden die Strecke für die Samstagsausfahrt abgefahren hatten. Nur schade, dass wir am Sonntag bei der Ausfahrt in den Schwarzwald nicht dabei sein konnten.

Annette Berroth



Ein Auto, das nicht fährt, rats amal, wem des ghert.



Sammelpunkt, die Werkstatt unseres Clubmitglieds Udo Dreher



Nach 35 Jahren - Besuch im Museum Boxenstop



Muße, Ruhe und Begeisterung für die NSU/Wankel-Spider war angesagt



Spider-Parade vor dem Landgestüt Marbach



Die Motorhaube geht auf und Männer sind begeistert



NSU/Wankel-Spider beim NSU Prinz Club Schwaben

Herbsttreffen 1986 in Tübingen

Im Jahre 1986 hat schon einmal ein Treffen des NSU/Wankel-Spider-Clubs in Tübingen stattgefunden, bei dem auch ein Besuch des Museums Boxenstop auf dem Programm stand. Neben des Museumsbesuch war eine VanVeen OCR das Highlight der Veranstaltung. Erinnerungen in Bildform hat un-

ser Vorsitzender Ulrich Latus in seinem Fotoalbum gefunden. Wir würden uns freuen, wenn unsere langjährigen Mitglieder sich oder andere Clubmitglieder wieder erkennen.





RESTAURANT wurden die NSU Spider, deren Besitzer sich zu diesem bundesweites Treffen in Tübingen (1988) allen Regionen Deutschlands auf dem überaus langen (!) Weg gekommen hatten, bei der „Jubiläum“ in der Spinnerei. Mit dem DKW-Museum „Doktorlos“ habe der Hersteller im Organismus des Treffens, Gerd Laus, den richtigen Takt gefunden. Bei acht hundert Gästen-Pilger waren rückgängig umgelegt.





Technik- und Ersatzteiltag des NSU/Wankel-Spider-Clubs

Zum Beginn des diesjährigen Herbsttreffens stand zum Auftakt am Freitag ein Technik- und Werkstatt-Tag auf dem Programm. Über 40 Teilnehmer verfolgten gespannt die fundierten Ausführungen unseres Technik-Referenten Paul Güntert. Auch in diesem Jahr konnten neue Clubmitglieder oder Interessenten begrüßt werden, die gerade erst in unser Hobby eingestiegen sind.

Immer wieder schafft Paul Güntert es aufgrund seines enormen technischen Wissens die Teilnehmer zu begeistern, indem er als ehemaliger Technischer Prüfer für Luftfahrzeuge „auch auf das Kleingedruckte schaut“ und genau wissen will, was wie funktioniert.

Die Teilnehmer erhalten zahlreiche Tipps und Informationen, welche von der Pflege bis zu höchst komplizierten technischen Zusammenhängen bei der Instandsetzung aller Fahrzeugkomponenten reichen.

Besondere Themen und Specials in diesem Jahr waren:

- dass im Vergaser, die 160er Luftkorrekturdüse der ersten Stufe im Laufe der Jahre verschmutzt und bis zu 0.2mm kleiner wird. Dies bleibt meist unbemerkt. Ein Luftmangel

bzw. Kraftstoffüberschuss stellt sich ein. Mit Pressluft, Verdüner, Aceton oder Bremsenreiniger löst sich die Verschmutzung nicht. Nur mit einem kalibrierten und geschmierten Mini-Bohrer von 1,5mm ist die Düse wieder auf das Soll-Mass zu bringen. Der Kraftstoffverbrauch sinkt dann auch wieder.

- Es wurden verschiedene Vergaser-Typen gezeigt, wie die originalen Solex für 50 Motoren und für 65 PS-Motoren mit 36 mm Durchlass samt tiefer gesetzter Hauptdüse in erweiterter Schwimmergehäuse-Glocke sowie anderer Düsenbestückung. Tillotson Slalom Membrane Werksvergaseranlage für Rennmotoren, Solex HR44 Vergaser, die bei den Werksrennmotoren zum Einsatz kamen.
- Zum Fahrwerk wurde darauf hingewiesen, dass gemäß Werksmitteilung Nr. 12 vom März 1965 nur noch verstellbare-Spurstangen geliefert wurden. Die Spurstangen beim Spider sind in der Länge nicht identisch mit den Spurstangen der NSU 1000 und NSU TT. Das Referenzmaß einer Spurstange beträgt 220mm von Kopfmitte zu Kopfmitte gemessen. Gesamtlänge ca. 255 mm. Die Rechte-Spurstange, kann mit dem Innenkopf an der Karosserie touchieren. Dies wurde schon von Prüfern beanstandet.

Mit einem Hammerschlag auf das Karosserieblech lässt sich das beseitigen.

Zum Thema Ersatzteile war auch in diesem Jahr die Firma NSU Walter durch unser Mitglied Harry Kürzdörfer, der dort hobbymäßig mit tätig ist, mit einem breiten Ersatzteileangebot an NSU Teilen, die für den Spider passend sind vertreten. So hatte er auch die oben erwähnten Spurstangen mit den verschiedenen langen Rohrhülsen, Bremsteile, Gummiteile usw. im Programm.

Einige Clubmitglieder boten ebenfalls Teile zum Verkauf oder Tausch an welche Sie an andere Clubmitglieder abgeben können.

Das langjährige Club-Mitglied Helmut Vetter aus Calw bescherte dem Spiderclub ein sehr umfangreiches Konglomerat an Spider-Ersatzteilen, die er über etliche Jahre gesammelt und aus Schlachtfahrzeugen ausgebaut hat. Da er seine Lagerflächen räumen und sich auch aus gesundheitlichen Gründen zurückziehen musste, hat er alle Teile an den Club übergeben. Aus diesem großen Fundus konnten sich die Teilnehmer mit Ersatzteilen eindecken, wobei klar kommuniziert wurde, dass man bittet, nur benötigte Teile daraus zu erwerben, damit die teilweise auch sehr raren Ersatzteile auch anderen Clubmitgliedern zur Verfügung stehen. So hat unser Ersatzteilewart Uwe Vanester einen Großteil der Ersatzteile in das Clublager übernommen.

Auch an dieser Stelle nochmals ganz herzlichen Dank an Helmut Vetter für die großzügige Spende.

Clubkamerad Wolfgang Hermann referierte über das Thema Elektrische Anlage im Spider, gab hierzu wichtige Tipps und zeigte einige Dinge, die zu mächtig Ärger bei der Spider-Elektrik führen können. Ebenso zeigte er, wie die raren Lenkstockscharter des Spiders mit einem neuen Innenleben Instand gesetzt werden können.

Die von ihm nachgefertigten Kabelbäume sind in hervorragender Qualität. Sein Angebot, die Clubmitglieder in Sachen Elektrik gerne zu unterstützen, wurde dankend zu Kenntnis genommen.

Ulrich Latus



Ersatzteile der Fa. NSU Walter und viele Benzingsprache



Viele Ersatzteile von Helmut Vetter



Hervorragende Kabelbäume und viele Elektrik-Tipps von Wolfgang Hermann



Dynamik kennt
kein Verfallsdatum

