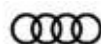


NSU-WANKEL

SPIDER JOURNAL



Impressionen Frühjahrstreffen an der Mosel und Herbsttreffen in Ulm



Traumhafter Ausblick auf die Mosel



Besuch des Magirus Feuerwehrmuseums



André Rooseleir wird für langjährige Mitgliedschaft geehrt



Spider-Parade vor dem Steiff-Museum



Im Hymer-Museum werden Erinnerungen wach

Grußwort

des 1. Vorsitzenden

Wann hört es einmal auf zu regnen und wann beginnt endlich der Sommer?

Diese Frage hatten sich wohl auch viele Spiderfreunde in diesem Frühjahr gestellt.

Lange gab es alles andere als Cabrio-Wetter. Es war viel zu kalt und vor allem viel zu nass. Trotzdem dürfen wir uns aus Sicht der Clubaktivitäten nicht beschweren. Das von Werner Keul organisierte Frühjahrstreffen in Elsenz an der Mosel fand bei wunderbarem Wetter statt. Eine Woche später, und das gesamte Moselgebiet war überflutet. Auch das vom RO 80 Club international ausgerichtete internationale NSU-Treffen in Fiberbrunn bei Kitzbühel, fand trotz einiger Schauer bei tollem Wetter und schönster Alpenkulisse statt, was wegen der schweren Unwetter in Süddeutschland und am Alpenrand eine Woche davor schon nahezu an ein Wunder grenzte. Beim von Claudia und Günter Neumann organisierten Herbsttreffen meinte es dann das Wetter nicht ganz so gut und die Spider durften sich nicht „oben ohne“ bei den Fahrten um Ulm herum präsentieren, was der Stimmung aber keinen Abbruch tat.

Doch zurück zum Jahresanfang: Mit der Messe an 1. Februar-Weekend in Bremen starteten unter Federführung von Uwe Vanester die Clubaktivitäten. Der Techniktag am 2. März in Tübingen regen Zuspruch, ist es neben den vielen wichtigen Hinweisen von unserem Spezialisten Paul Güntert doch auch eine Gelegenheit, um sich auszutauschen und zu fachsimpeln sowie seltene Ersatzteile anzubieten oder zu erwerben.

Ende April war der Club wieder mit einem eigenen Stand und erstmal zusammen mit dem NSU-PRINZ-CLUB-SCHWABEN bei der Retro-Classics-Messe in Stuttgart vertreten. Der Stand samt Rennfahrerstammtisch fand wie immer gute Resonanz bei den Messebesuchern.

Leider fand die Messe in Friedrichshafen parallel zum internationalen NSU-Treffen in Fiberbrunn-Österreich statt, weshalb der Club seine Teilnahme am ACI-Gemeinschaftsstand absagen musste.

Der ACI hatte alle Mitglieder der einzelnen ACI-Clubs eingeladen, an der Nürburgring-Classic teilzunehmen, wo es wie schon seit ein paar Jahren einen ACI-Sonderlauf auf der Nordschleife gibt. Von Seiten des Spiderclubs hätte es gerne etwas mehr Beteiligung sein dürfen, kann man doch mit dem ganz normalen Oldtimer und erst recht mit einem flotten NSU/WANKEL-SPIDER, im frei gewählten Tempo eine knappe Stunde die wohl berühmteste Rennstrecke der Welt befahren, „die Grüne Hölle“.

Beim Frühjahrstreffen an der Mosel wurde die Jahreshauptversammlung unter guter Beteiligung der Clubmitglieder abgehalten. Leider ist es bis jetzt nicht gelungen, einen Nachfolger oder eine Nachfolgerin für unseren Geschäftsführer Uli Merkl zu finden. Deshalb nochmals ein Aufruf, in der Hoffnung, dass sich ein Clubmitglied findet, welches bereit ist, im Clubvorstand mitzuarbeiten. Das Aufgabenfeld ist interessant, und es gibt bestimmt eine gute Einarbeitung durch den seitherigen Posteninhaber. Vornehmlich geht es um das Führen der Homepage, die Überwachung und Koordination von Terminen und die Dokumentation der Clubarbeit zum Nachweis an den ACI, damit dieser das doch sehr erfreuliche Sponsoring an den Club tätigen kann. Sollte sich bis zur nächsten Mitgliederversammlung im Frühjahr niemand finden, wird es für das bestehende Vorstands-Team schwierig, den Club in der gleichen Präsenz und Qualität weiterzuführen. Das könnte dann auch einen „Abwärtsstrudel“ für unseren rührigen Verein in Gang setzen. Deshalb Aufruf an alle Mitglieder! Überlegt Euch bitte, ob Ihr den Club unterstützen und das Amt des Geschäftsführers übernehmen könnt. Bei Fragen steht die Vorstandschaft sehr gerne zur Verfügung. In Jahreshauptversammlung wurde beschlossen, dass die Homepage neu und professionell aufgestellt wird, weil das vorhandene Programm völlig überaltert ist und demnächst nicht mehr betrieben werden kann. Die Erstellung der Homepage läuft auf Hochtouren. Bis zum Ende des Jahres soll die neue Homepage online sein, was dann auch eine einfachere Bearbeitung von Clubseite ermöglicht.

Wer die einschlägigen Verkaufsportale und Oldtimerzeitschriften beobachtet wird feststellen, dass in letzter Zeit doch relativ viele Spider zum Kauf angeboten werden. Neben den Verkaufsanzeigen gibt es auch noch einige Hinweise direkt an den Clubvorstand, dass der eine oder andere Spider zu verkaufen sei. Die Gründe sind vielfältig, spiegeln aber auch wider, dass viele Clubmitglieder altershalber das spannende Hobby aufgeben müssen und es im familiären Umfeld niemand gibt, der das treue Stück übernehmen will.

In diesem Zusammenhang möchte ich anregen, potenziellen „Spider-Nachwuchs“ so bald wie möglich an die Hand zu nehmen, den Spider dann auch mal zum „Probefahren“ zu überlassen. Eine Teilnahme der „Nachfolger“ an den Clubtreffen oder dem Techniktag Anfang Februar in Tübingen, kann zusätzlich dazu dienen, die eventuell vorhandene Scheu vor der „komplizierten Technik“ zu nehmen. Ohne Nachwuchs werden unsere schönen Fahrzeuge zu „Standzeuge“, was sicherlich niemand haben will. Genauso, wie einen vielleicht nicht zufriedenstellenden Verkauf des „guten Familienstücks“ in fremde Hände.

Im kommenden Jahr wird sich der Spiderclub wieder auf den Oldtimermessen präsentieren, damit die Oldtimerszene dieses besondere Fahrzeug nicht aus den Augen verliert und das Interesse am NSU/WANKEL-SPIDER aufrechterhalten wird. Leider wird es bei der Auftaktmesse in Bremen keine Teilnahme der NSU-Clubs auf dem ACI-Stand geben, weil es nicht genügend Helferinnen und Helfer aus den NSU-Clubs gibt. Bei der Messe in Essen wird der NSU/Wankel-Spider-Club wieder auf dem ACI-Stand mit einem Spider vertreten sein. Ebenso werden wir bei der Messe in Stuttgart wieder aktiv sein und auch den dazugehörigen NSU-Rennfahrerstammisch abhalten. Eine Gelegenheit für alle Interessierten Clubmitglieder, in die alten NSU-Rennzeiten, mit so mancher Anekdote einzutauchen.

Auch bei der vom ACI organisierten Messe in Friedrichshafen



Zu Gast bei der Beach-Party des Ro80-Clubs der Schweiz

am schönen Bodensee wird es wieder eine Beteiligung des Spiderclubs geben. Zudem werden NSU-Fahrzeuge auch bei den Vintage-Demonstrationsrennen auf dem Messe-Rundkurs wieder in Aktion zu bestaunen sein. Auch bei den Messen gilt es, dass die jahrelangen Aktiven des Clubs Unterstützung bei Auf- und Abbau sowie bei der Standbetreuung erhalten. Bitte überlegt Euch, wer sich hier gerne einbringen möchte, vielleicht auch mit seinem Spider aus Ausstellungsexponat?

Der NSU-Club Italia lädt unter dem Motto „komm ein bisschen mit nach Italien“ zum Internationalen NSU-Treffen an den NSU-LIDO bei Venedig ein. Die internationalen Treffen gleichen immer wieder einem großen Familientreffen und haben am ehemaligen Werks-Campingplatz ein ganz besonderes Flair.

Auch wenn die politische Lage in Europa und auf der ganzen Welt mit kriegerischen Auseinandersetzungen, Terror und Gewalt nicht gerade Zuversicht verstreuen wünsche ich Ihnen / Euch Clubmitglieder und Freunde des NSU/WANKEL-Spiderclubs, und Ihren / Euren Familien frohe und geruhsame Weihnachten, einen guten Rutsch ins neue Jahr mit viel Gesundheit und viel Freude an unserem schönen Hobby.

Ihr Ulrich Latus, 1. Vorsitzender

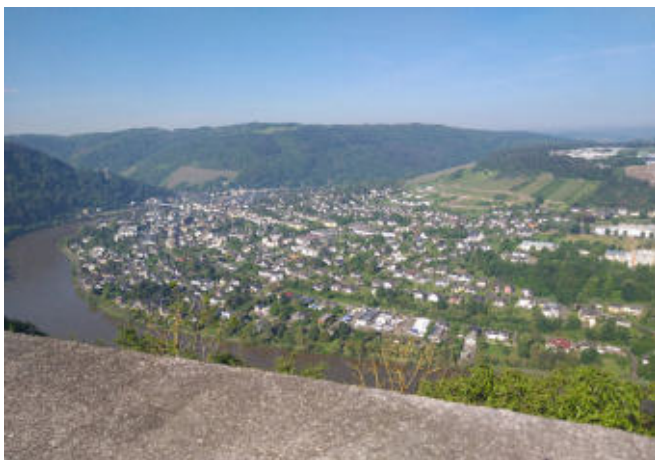


Wenn der Vorsitzende des NSU/Wankel-Spider-Clubs einen Schüttelhuber fährt - Technische Probleme beim Solitude Revival 2024

Vier Tage Sonnenschein

Frühlingstreffen an der Mosel

von Martin Schlockermann



Blick von Starkenburg in das Mosel-Tal



Die Spider-Freunde sind begeistert



Spider-Parade vor dem Zylinderhaus

Vom 9.-12. Mai 2024 hatte Werner Keul die Spider-Freunde zu einem Treffen mit Ausfahrten an die Mosel eingeladen. Schon bei der Anreise am Donnerstag war traumhaftes und ideales Spider-Wetter mit durchgehend blauem Himmel und angenehmen Temperaturen zwischen 20 und 25 Grad. Daher reiste ich mit dem Spider auf eigener Achse an und konnte durchgehend offen fahren. Die ca. 300 km fuhr ich über wunderschöne Land- und Bundesstraßen am Nürburgring vorbei zum Landhotel Neumühle in Enkirch. Schon die Anfahrt ließ erahnen, dass diese Gegend traumhafte Routen für wunderschöne Ausfahrten bereithielt.

Das Landhotel lag idyllisch an einem kleinen Bach und hielt ausreichend Parkplätze für die Spider, Anhänger und Begleitfahrzeuge bereit. Auf der großen Terrasse hatten sich schon viele weitere Spider Freunde eingefunden, so dass sich alle, nach der Winterpause, auf ein Wiedersehen freuten und viele Neuigkeiten ausgetauscht wurden.

Am Freitag führte die wunderschöne Mosel-Erlebnisfahrt, bei idealem Cabrio-Wetter, über Starkenburg, von wo man einen tollen Blick auf Traben-Trarbach und die Mosel hatte entlang traumhafter Serpentinien zur Mosel und nach Traben-Trarbach. Von hier entlang der Mosel nach Berncastel um hier wieder entlang der Weinberge

bergauf zu fahren und weitere wunderschöne Blicke von der „Panoramastraße Minheim“ auf die Mosel zu genießen. Ziel dieser 130 km langen Ausfahrt war das Oldtimer- und Erlebnis-Museum Zylinderhaus in Bernkastel-Kues. In dem Museum sind über 150 Fahrzeuge und 100 Zweiräder zu bestaunen. Das Museum Zylinderhaus ist aber nicht nur ein Automuseum, sondern ein Museum für ein ganzes Lebensgefühl. Das Museum nimmt den Gast mit auf eine Reise durch 90 Jahre deutsche Automobilgeschichte: vom luxuriösen Horch 8-Zylinder aus dem Jahr 1937, über den ersten Sportwagen aus Kunststoff, einem DKW Monza von 1957, einem NSU/Wankel-Spider von 1967, bis hin zu Fahrzeugen aus den 1970er Jahren. Ein Erlebnis ganz im Sinne der Nostalgie und Liebe zum historischen Automobil. Highlight des Museum sind aber die 50er und 60er Jahre – Zeit des Aufschwungs, der Veränderung, dem Wirtschaftswunder und dem Aufbruch ins kleine private Glück. Die Erinnerung an diese Zeit voller Genuss und neuer Lebensfreude zieht viele Menschen in ihren Bann. Im Zylinderhaus wird dieses Gefühl wieder erlebbar. Kleinfahrzeuge wie das Goggomobil und die BMW Isetta erlebten einen wahren Nachfrageboom. Stimmungsvoll inszeniert lassen sich die Fabrikate der deutschen Automobilgeschichte im Zylinderhaus bestaunen. Mit einem wunderschönen Abend auf der großen Terasse des Landhotels klang der Tag aus.

Am Samstag führte, bei weiterhin traumhaftem Cabrio-Wetter die Ausfahrt nach Neumagen-Dhron. In Neumagen-Dhron an der Mosel haben Archäologen 1878 ein altes Schiff entdeckt, das zum Grab eines römischen Weinhändlers gehörte. Dieser hat vor rund 1800 Jahren gelebt. Es wurden die Überreste des Grabes zusammen mit anderen Grabmälern gefunden. Diese Funde waren vermutlich Teil der Wehrmauer einer römischen Festung namens Noviomagus. Diese Festung befand sich dort, wo heute der Weinort Neumagen liegt. Aufgrund des Alters dieser Entdeckungen und anderer



Wunderschöne Ortsdurchfahrten



Und entlang der Weinberge



Ein erneuter Blick in das Moseltal



Ein Spider schöner, als der andere

Funde wird Neumagen oft als ältester Weinort Deutschlands bezeichnet. Der Nachbau des Römischen Weinschiffs Stella Noviomagi wurde 2007 fertiggestellt. Das Schiff kann heute für Ausflugsfahrten auf der Mosel gebucht werden. Hierdurch hatten die Mitglieder des NSU/Wankel-Spider-Club noch einen ganz neuen Blick auf die Mosel und die Weinberge rund um Neumagen-Dhron. Nach diesem einmaligen Erlebnis mit einem Glas Wein auf der Mosel die Weinberge zu bewundern, ging die Tour weiter mit dem Spider über traumhafte Straßen entlang der Mosel zum Kaffee Auszeit. Diese Kaffee machte seinem Namen alle Ehre. Unter einem Apfelbaum sitzend mit leckerem Kaffee und Kuchen nahmen sich die Spider-Freunde eine Auszeit und genossen die Gespräche unter Freunden und den wunderschönen blauen Himmel.

Am Abend klang der Tag mit der Jahreshauptversammlung, dem Ersatzteilmarkt, einem leckeren Essen und vielen Benzingesprächen aus. Alle waren sich einig, dass das Treffen wunderschön war und sich hierfür die weiteste Anreise gelohnt hatte. Daher bedankte sich der 1. Vorsitzende Uli Latus mit dem Wanderpokal und einem Geschenk bei Werner Keul für die hervorragende Organisation dieses tollen Treffens an der Mosel.

Für mich persönlich ging es am Sonntagmorgen bei angenehmen sonnigen Temperaturen offen und auf eigener Achse wieder die ca. 300 km zurück nach Unna. Ein Erlebnis, dass ich jedem Spider-Freund nur empfehlen kann. Kommt im nächsten Jahr auch über Bundes- und Landstraßen zum Frühjahrstreffen nach Oberthulba am Fuß der Rhön. Es gibt kaum eine bessere Möglichkeit zu entdecken, wie wunderschön Deutschland ist und wie viel Spaß Ausfahrten mit dem Spider machen.



Auf der Stella Noviomagi entlang der Mosel



Viel Spaß und wunderschönes Wetter



Der Wein schmeckt



Reinhard Langer serviert das Kölsch am Abend



Und das Eis auch.



Auch die Puma-Freunde machten eine Ausfahrt zum Zylinderhaus



Das Zylinderhaus zeigt das Lebensgefühl der 50er und 60er Jahre



Kleinwagen der 50er Jahre



Natürlich darf auch das Goggomobil nicht fehlen



Und wen wundert es? Einem NSU/Wankel-Spider



Eine alte Post mit Heinkel-Roller und VW-Fridolin



Schrottplatzidylle mit NSU Prinz 4



Und das Käfer-Cabrio von Popsänger Falco

Herbsttreffen 2024

in Ulm um Ulm und um Ulm herum

von Ulrich Latus

so heißt nicht nur der Zungenbrecher, sondern auch das Motto für das diesjährige Herbsttreffen. Claudia und Günter Neumann hatten dazu eingeladen. Quartier wurde wie schon vor neun Jahren im Hotel-Gasthof Adler in Grimmelfingen bezogen. Von dort ging es für die Frühankömmlinge am 3. Oktober, dem Tag der Deutschen Einheit, zum Magirus / Iveco-Museum nach Ulm um allerlei Gerätschaften rund um das Thema Feuerlöschwesen zu betrachten. Die Firma Magirus hat bereits im Jahr 1864 mit der „Ulmer Leiter“ begonnen Feuerlöschgeräte wie Drehleitern und später auch Löschwasserpumpen, Feuerlöschfahrzeuge und vieles mehr herzustellen. Selbst eine tragbare Löschwasserpumpe mit Sachs-

Wankel-Motor wurde gebaut, die jedoch leider nicht im Museum zu bestaunen war.

Gegen Abend trafen dann die restlichen Teilnehmer ein, wo man bei Abendessen gemütlich zusammengesessen ist.

Am Freitagmorgen ging es mittels hervorragend ausgearbeiteter Streckenbeschreibung über wunderbare kleine Straße in den Ostalb-Raum, nach Gingen an der Brenz in das Margarete Steiff Museum. Das ist in der Nähe von Heidenheim, welches mittlerweile durch die Fußball-Bundesliga-Mannschaft bekannt ist.

Margarete Steiff hatte im Jahr 1880 in Gingen als taffe Frau mit körperlichen Einschränkungen begonnen, Plüschtiere her-



Spider-Parade vor dem Magirus-Feuerwehrmuseum



Feuerlöschgeräte bei Magirus



Durch das Lohntal nach Gingen



Djungle-Besuch bei Steiff



Was gibt es zum Essen?



Besuch des Steiff-Museums in Gingen an der Brenz



zustellen. Dass daraus einmal eine Weltfirma mit dem Slogan „Steiff-Knopf in Ohr“ entstehen sollte, eine schwäbische Traumgeschichte.

Zurück führte die Strecke durch das Lone-Tal, in dem in den Kalkhöhlen der schwäbischen Alb die ältesten, über 30.000 Jahre alten Kunstwerke der Welt gefunden wurden. Das Ur-Mammut, sowie Vogelherd-Pferdchen und eine Flöte aus einem Knochen sind heute im Museum für Vor- und Frühgeschichte in Blaubeuren und in Tübingen zu bestaunen.

Leider meinte es der Wettergott nicht ganz so gut mit den vielen Wankelspidern, welche deshalb nur mit geschlossenem Verdeck unterwegs waren und ihre wahre Schönheit nicht ganz entfalten durften.

Da das Hotel über eine Tiefgarage verfügt, konnte ein kleiner Ersatzteilemarkt im Trockenen abgehalten werden, bei dem so manches rare Spider-Ersatzteil der Besitzer wechselte.

Abends wurde die Teilnehmer-Runde noch durch ein drei Clubmitglieder aus Belgien bereichert, welche sich auf den langen weg nach Ulm aufgemacht hatten.

Am nächsten Tag ging es dann in südliche Richtung, nach Bad Waldsee in Oberschwaben. Dort ist die Firma Hymer zuhause, die sich mit der Produktion von Wohnmobilen als einer der führenden Hersteller weltweit einen Namen gemacht hat. Ziel war das Hymer-Museum, wo allerlei Raritäten und kuriose Gefährte rund um das Thema Caravan und Wohnmobil bestaunt werden konnten.

Auch am zweiten Tag war das Wetter nicht so, dass die vielen Spider „oben Ohne“ bewegt werden konnten. Die Strecke war auch hier wunderbar auf kleinen Straßen ausgewählt und bestens mit dem Roadbook beschrieben. So hieß es beim gemeinsamen Abendessen schon wieder Abschied zu nehmen, mit dem Dank an Claudia und Günter für ein sehr schönes Herbsttreffen.



Video von den Ausfahrten beim Herbsttreffen. Erstellt von Louis Kaiser (Enkel von Paul Güntert)



xxx



Ersatzteilemarkt



Wanderpokal für das Herbsttreffen



Mit dem Ro80 an die Adria



Fast wie über den Brenner nach Italien - Im Hymermuseum zu bestaunen.

Technischer Tipp

Masse an den Rückleuchten

von Wolfgang Herrmann

Masse Fehler, speziell Übergangswiderstände sind schwer zu finden.

An den Rückleuchten ist im konkreten Fall an meinem Spider ein Doppelfehler aufgetreten. Diese könnten sich, wenn auch teilweise wiederholen.

- Die Federkrallen der verchromten Grundplatten finden an der frisch lackierten Karosserie keine Masseverbindung.
- Die Nieten der Reflektoren (Lampenhalterung) sind lose oder sogar wegen der unterschiedlichen Materialien weggerostet.

Ich habe die Nieten ausgetauscht und einen niet- schraubbaren Flachstecker unter gelegt. Die untere Messingniete muß durch einen Gewindeniet ersetzt werden da damit das Glas gehalten wird.

Bei guten Rückleuchten ist es natürlich einfacher, einfach die obere Niete aus zu tauschen um die Federkrallen zu entlasten.

Künftig werde ich bei nachgefertigten Kabelbäumen dort einen braunen Draht verlegen.



Die untere Messingniete muss durch einen Gewindeniet ersetzt werden.

Technik- und Ersatzteiletag

2024 in Tübingen

von Ulrich Latus

Am Samstag, 2. Februar war es wieder so weit, der mittlerweile seit vielen Jahren fest im Clubkalender stehende Ersatzteile- und Techniktag fand in Tübingen-Hirschau statt.

Udo Dreher stellte einmal mehr seine Oldtimer-Werkstatt zur Verfügung. Dem Aufruf über das Spiderjournal und die Homepage unseres Clubs folgten wieder sehr viele Clubmitglieder. Auch Mitglieder befreundeter Clubs, wie den NSU PRINZ CLUB SCHWABEN, der NSU SCUDERIA SÜD-DEUTSCHLAND und des RO 80 CLUB der Schweiz folgten wieder gespannt den fachlich höchst interessanten und hervorragend referierten Ausführungen unseres Club-Technik Spezialisten Paul Güntert.

An die 50 Teilnehmer und selbst das Regionalfernsehen waren gekommen.

Ein bunter Strauß von Themen, von einfachen Hinweisen zur Wartung und Pflege von Motor, Vergaser, Zündung, Kühlung, Bremsen und Fahrwerk wurden von Paul Güntert behandelt und teilweise auch darüber gefachsimpelt.

Rolf Blumhardt zeigte die Nachfertigung der kleinen Kunststoff-Abdeckung an der Wasserpumpe, welche er mit einem 3-d Drucker nachgefertigt hat.

Auf dem Prüfstand des Clubs, den wir von unserem Clubkameraden Julius Buch „geerbt“ haben, wurde ein von Udo Dreher frisch revidierter Spidermotor in Betrieb genommen. Ein leidiges Thema sind Kratzer an den Autoglasscheiben. Dass sogar sehr tiefe Kratzer herausgeschliffen und somit die wertvollen Scheiben im eingebauten Zustand repariert werden können, demonstrierte Heinz Raabe, der sich mit seiner



Reges Treiben beim Technik- und Ersatzteiletag

Firma VetroRep auf die Sanierung von Glasflächen spezialisiert hat.

Aus dem hohen Norden war Ersatzteilewart Uwe Vanester mit einer ganzen Menge an Ersatzteilen angereist, was auf großen Zuspruch gestoßen ist. Von Clubmitgliedern wurden weitere Spider-Ersatzteile angeboten, so dass hier ein interessantes Angebot von der Vergaserdichtung bis zu kompletten Nachfertigungen von Auspuffanlagen, Kabelbäumen usw. präsentiert wurde.

Der Techniktag ist auch die Gelegenheit für Neueinsteiger und an der Wankel-Technik Interessierte, sich in das Thema Wankelmotor und im Speziellen das Thema NSU/WANKEL-SPIDER einzufinden.

Neben der vielen Technik darf natürlich auch der gesellige Austausch unter NSU-Freunden nicht zu kurz kommen. Als besonderer Gast durfte NSU-Rennsport-Urgestein und Konstrukteur Kurt Brixner begrüßt werden, der es sich auch in diesem Jahr nicht nehmen ließ einen Besuch beim Techniktag abzustatten.

Eine Augenweide an NSU Fahrzeugen vom Spider über NSU TT und RO 80 bis zum Mazda RX 7 und selbst ein Herkules W 200 Gespann, war vor der Halle der Fa. Classic & Sportcars Udo Dreher zu bestaunen.

Bevor man abends noch gemütlich in einer Gaststätte zusammengesessen ist, um die ganzen Eindrücke gemeinsam zu besprechen, erfolgte ein ganz großes Dankeschön an Technikspezialist Paul Güntert, Heinz Raabe von der Fa. VetroRep und natürlich an Udo Dreher für das zur Verfügung stellen seiner Oldtimerwerkstatt.

Ulrich Latus



Paul Güntert erläutert die Technik des NSU/Wankel-Spiders



Ersatzteile wechseln ihren Besitzer



Ein neu aufgebauter Wankelmotor wird erstmalig gestartet



Viel Know-how wird weitergegeben

Bremen Classic Motorshow

lockt bei frühlingshaftem Wetter

45.740 Besucher in die Messehallen

von Thomas Gante

Seit 2003 läutet die Messe in Bremen traditionell am ersten Februar-Wochenende die neue Oldtimer Saison ein. Das Interesse ist erfreulicherweise ungebrochen hoch, so dass die Besucherzahl in diesem Jahr nur knapp hinter der Bestmarke aus dem letzten Jahr (46.407) lag. Zu wissen, dass unsere geliebte „Alt-Eisen-Passion“ auch in Zeiten alternativer Antriebskonzepte positiven Zuspruch in der Öffentlichkeit erfährt, stimmt einen freudig auf die neue Saison ein. Und da das Thema Nachwuchs die Oldtimer-Szene gleichermaßen beschäftigt, hat die diesjährige Messe einen großen Bereich vorgehalten, in dem sich Oldtimer-Nachwuchs zwischen 20 und 35 Jahren erfolgreich präsentiert hat.

Neben all den technischen Details unserer Oldtimer faszinieren auch immer wieder die individuellen Geschichten, die um die Fahrzeuge und deren Besitzer entstehen. Sie zeigen, wie viele Emotionen und Leidenschaft in diesem wunderbaren Hobby stecken. Darum war es mir eine große Freude in Gesprächen mit den Besitzern, deren Geschichten zu hören.

Der Gemini-Blau metallic lackierte NSU Prinz TT von Jochen Böttcher wurde in 2005 als Garagenfund gekauft und von 2006 bis 2008 in Eigenregie restauriert. Die größte Herausforderung war dabei die Beseitigung der „braunen Pest“. Damit die Karosserie möglichst lange viel Freude bereitet, wurde der NSU TT sofort hohlraumversiegelt. Um für den zukünftigen Einsatz bei Oldtimer-Rallyes bestens vorbereitet zu sein, wurden diverse TTS Umbauteile eingebaut (z.B. Ölkühler und Fahrwerk betreffend). Ergänzt wurde das ambitionierte Set-Up mit Heigo Überrollbügel, Schalensitzen, Rial Alufelgen 175/50 R13, Halde Twinmaster und Hosenträgergurten. Seit 2008 ist Jochen mit dem NSU TT nun regelmäßig bei Oldtimer-Rallyes im Einsatz. Mittlerweile sind somit 250 Teilnahmen im norddeutschen Raum (von Kiel bis Kassel) zusammen gekommen. Im Jahr 2014 krönten Jochen Böttcher und sein Beifahrer Günter Rudweil ihre Rallye-Karriere mit dem ersten Platz im bundesweit ausgeschriebenen ADAC Oldtimer Revival Pokal in der Gesamtwertung. Neben diesem ersten Platz konnte das Team auf NSU TT weitere Meisterschaften und Gesamtsiege in anderen Veranstaltungen er-



Wunderschöner ACI-Stand



Die Messe bot viel Interessantes

ringen. Dabei ist der NSUTT nur ein einziges Mal ausgefallen. Aufgrund einer abgedrehten Antriebswelle musste das Fahrzeug abgeschleppt werden. Nicht wirklich kritisch ist hingegen die Dampfblasenbildung im Vergaser, zu der es bei Sommer-Rallyes kommen kann. Damit ergibt sich eine kurze Zwangspause, in der das Team noch einmal das Road-Book verinnerlichen kann.

Jonas Rosemeyer – nicht verwandt mit dem bekannten deutschen Grandprix-Rennfahrer der 30er Jahre Bernd Rosemeyer – hat seinen Audi 60, Baujahr 4/68, mit Stahlschiebedach und reizvoller Zwei-Farben-Lackierung zu unserem Messestand mitgebracht. Über verschiedene Kontakte wurde ihm der Audi vermittelt und als Jonas die BCM 2019 besucht hatte, hat er sich den 54 PS Audi auf der Rückfahrt von der Messe angesehen und gekauft. Der Audi war seit 1990 abgemeldet und musste einer Vollrestaurierung unterzogen werden. Der Zahn der Zeit hatte auch hier besonders an der Karosserie genagt, so dass viele Reparaturbleche und Austauschteile (z.B. die Türen) eingesetzt werden mussten. Das Vater & Sohn-Projekt konnte dann 2022 erfolgreich beendet werden.



Früher Audi auf dem ACI-Stand



VW Käfer der ADAC Straßenwacht

Der Vater war es, der Jonas mit dem Oldtimer-Virus infiziert hat und es bleibt abzuwarten, ob sich das Virus nach einem so schönen Gemeinschaftsprojekt auch auf seine Schwester überträgt. Für Jonas ist es der erste Oldtimer und wahrscheinlich nicht der letzte.

Ein echter Hingucker war der NSU Prinz 4L Coupe, Baujahr 1972, von Hans-Hermann Walter. Mit 20.000 Km Laufleistung hatte Hans-Hermann den Prinz 2006 erworben. 2012 erfolgte der Umbau zum jetzigen Coupe. Der Umbau war inspiriert von dem damals erhältlichen Mini Coupe, bei dem das verkürzte Dach weit über die Heckscheibe hinausgezogen war. Der sehr gelungene und wohlproportionierte Umbau



Ein ganz besonderer Anblick

läßt den Prinz 4 wesentlich eleganter wirken und hätte in den 70er Jahren bestimmt auch Zuspruch bei den Käufern gefunden. Für die Umsetzung des Umbaus bediente sich Hans-Hermann bei einem Typ 69 (1000er), dessen Heckscheibe mit Rahmen und C-Säulen eingesetzt wurde. Das Dach des Prinz 4 wurde im Bereich der B-Säule um 24 cm nach hinten eingekürzt, während sich der Abstand von der Motorhaube zur Heckscheibe um ungefähr 10 cm verlängerte. Die Mille Miglia Felgen geben dem Prinz 4 Coupe noch eine zusätzliche sportliche Note. 8/2013 erhielt der Prinz 4 Coupe den Segen des TÜV.

Eine bewegte, mitunter auch turbulente Restaurierung haben Helmut Wollkenhauer und sein Audi 100 Coupe S, Baujahr 1976 hinter sich. Über einige Jahre hinweg hat Helmut den Audi 100 Coupe (Audi Coupe Club Deutschland – ACCD) Stammtisch besucht und mit viel Interesse hier die Benzin-Gespräche verfolgt. Schließlich konnte Helmut eine Karosserie, Sitze und diverse andere Einzelteile kaufen. Von da an begann das Sammeln und Komplettieren des 1000-Teile Puzzles. 12 Jahre dauert es bis der Audi komplett war und vor 2 Jahren konnte die Restaurierung abgeschlossen werden. Der Motor, der auch in Teilen gekauft wurde, hatte jedoch einen starken Ölverbrauch. So konnte er nicht auf das Internationale ACCD-Treffen in Schweden fahren. Doch was tun? Ein zweiter Motor mit Kolbenfresser sollte von einer Werkstatt komplett überholt werden und als Austauschmotor verbaut werden. Die Reparatur wurde nicht zeitgerecht fertiggestellt, da ergab sich die Möglichkeit einen dritten Motor bei Ebay zu ersteigern. Zustand unbekannt, aber der Motor war die Rettung. 4 Wochen nach der Restaurierung bat ein Verwandter einmal mit dem Audi eine Probefahrt machen zu dürfen. Die Spritztour endete mit einem Unfall, da der Verwandte von der Fahrbahn abgedrängt wurde. In Eigenregie reparierte Helmut den Unfallschaden – der Teilnahme auf dem Treffen in Schweden stand nichts mehr im Wege. Motor und Automa-

tik-Getriebe meisterten den langen Weg in den Norden. In Schweden ist Helmut dann endlich auch Mitglied im ACCD geworden. Ende gut, alles gut.

Nahezu alle Jahre wieder – und dies schon seit der ersten BCM im Jahr 2003 – können die Besucher auf unserem Messestand den roten NSU Wankel Spider von Uwe und Jutta Vanester bestaunen. In diesem Jahr gab es für die Messebesucher einen zweiten NSU Wankel Spider zu sehen, der auf einem anderen Messestand in der Nachbarhalle ausgestellt war. Es ist mein Spider, dem Uwe im letzten Jahr zu seinem zweiten Leben verholphen hat. In wochenlanger chirurgischer Arbeit hat Uwe kranke durch gesunde Organe ersetzt – Motor, Lichtmaschine, Heizungskühler usw. In einem zweiten Schritt wurde der Spider einer kosmetischen OP unterzogen, bei der neue Chromteile verbaut wurden und dem faltigen Lack mit Hilfe eines intensiven Pflegeprogramms zu jungem Glanz und Schick verholphen wurde. Tausend Dank, Uwe, dass du den Spider in deiner Privat-Klinik wieder auf die eigenen vier frisch besohlenen Räder gestellt und ihn somit zurück auf die Straße gebracht hast.

Frank von Bartel hat den Messestand mit einem Familienerbstück ergänzt, einem Audi 80 L (Luxus) mit 1,3 L Motor der 55 PS liefert. Franks Opa hat sich den Audi im Januar 1979 als Neuwagen zugelegt und ihn noch 9 Jahre gefahren. Anschließend haben die Eltern von Frank den Wagen übernommen und auch im Alltag genutzt. Auch der Hund durfte im Auto mitfahren, aber nur, wenn zuvor die Decke bis über die Hutablage als Schutz drapiert wurde. So wurde der Audi von Beginn an gepflegt und gehegt, auch weil Frank sehr früh das Schrauben an diesem Audi vorsichtig lernte. Anfang der 1990er Jahre wurde der Audi abgestellt. Alle 1,5 Jahren wurde der Audi immer wieder kurz angemeldet, um ihn zu bewegen, den Brief zu erhalten und um damit eine Vollabnahme zu umgehen. 1999 war damit Schluß, der Audi wurde dauerhaft



Ein Oldtimer schöner, als der andere



NSU Quickly in besonderer Farbgebung

ausser Dienst gestellt. Als Rentner wollte Frank den Audi wieder fahrbereit machen, doch die Corona-Pandemie bescherte ihm ungewollt und unverhofft viel Freizeit. Die mußte sinnvoll genutzt werden, denn der Audi hat sich bereits kaputt gestanden – das Fett im Zündschloss war verharzt, der Kondensator der Uhr defekt, die Radlager mussten getauscht werden usw. Jetzt steht er da, mit Erstlackierung und wartet auf ein paar wenige zusätzlich kosmetische Verbesserungen.

Eine ganz besonders liebenswerte Geschichte konnte Hartmut Welz über seinen DKW Junior Deluxe von 1962 erzählen. Bei mobile.de fand Hartmut eines Tages diesen DKW, der exakt die Zweifarben-Lackierung und Ausstattung hatte, wie ihn einst der DKW hatte, den sein Vater als erstes Auto erworben hatte. Der Vater fuhr solch einen 3 Zylinder / 2 Takter DKW vom Januar 1963 bis 1972. Hartmut war im Jahr zuvor geboren und durfte bald auf dem Schoß des Vaters mit dem „Autofahren“ beginnen. Häufig geschah dies auf Strassenbaustellen, wo der Vater tätig war – schob der Vater eine der Baustellenabsperungen zur Seite, sprang Hartmut auf

die Fahrerseite. Später durfte Hartmut den DKW eigenständig von der Strasse auf den Hof bewegen. Es war ein lieb gewordenes tägliches Ritual, wenn der Vater von der Arbeit nach Hause kam und als klares Zeichen den Zündschlüssel in der rechten Hand hochhielt.

Nun reifte bei Hartmut die Idee, solch einen DKW als Oldtimer zu erwerben, um auch dem Vater damit zum 88. Geburtstag eine Überraschung zu bereiten. Das war 2018, als Hartmut die besagte Anzeige bei mobile.de entdeckte. Der DKW war 2006 komplett restauriert worden. Also kaufen, anmelden und losfahren. Doch Hartmut konnte sich nicht schnell genug entscheiden. Der DKW wurde verkauft. Der Verkäufer vermittelte den Kontakt zwischen Hartmut und dem Käufer, einem Händler in Aachen, der ihm den DKW für exakt den alten Kaufpreis überliess. Die oben erwähnte Geschichte aus Kindheitstagen war der Schlüssel zum Erfolg in dem Gespräch mit dem Händler.

Das Wiedersehen zwischen dem Vater und dem DKW war für die gesamte Familie ein sehr emotionaler Moment. Die Erinnerungen des Vaters an das geliebte erste Auto waren



Einzelstück - NSU Prinz 4 Coupé



Die Ur-Quickly mit kleinem Tank



ACI-Träume der unterschiedlichen Marken



Audi 100 Coupé - Für viele das schönste Auto, dass Audi je gebaut hat

noch so präsent, dass er sofort erkannte, dass im Motorraum des DKWs von Hartmut ein zusätzliches Aggregat verbaut ist, welches sein alter DKW nicht hatte – die Ölautomatik. Seit diesem Geburtstag gehen Hartmut, sein Vater und der „neue“ DKW regelmäßig auf Spritztour. Der Vater ist mittlerweile 94 alt.

Und wäre diese liebenswerte Geschichte an sich nicht schon beeindruckend genug, können Hartmut und sein DKW noch mehr von ihrem gemeinsamen Leben erzählen. Bei einer Oldtimer-Ausfahrt wurde Hartmut gefragt, ob er mit seinem DKW einem krebserkrankten Mann einen letzten Wunsch erfüllen würde. Der Mann hatte nur noch wenige Wochen zu leben und bat Hartmut um einen Ausflug in seinem DKW. Hartmut stimmt ohne zu zögern sofort zu und erfüllte den Wunsch kurzfristig. Am Tag darauf rief Hartmut den Mann an, um sich zu erkundigen, wie es ihm ergangen ist. Die Antwort kam prompt – er habe schon lange nicht mehr so gut und lange geschlafen.

Da ich den Besitzer des letzten PKWs leider nicht treffen konnte, bleibt hier nur zu erwähnen, dass es sich um einen verlängerten Audi A8 4.2 Quattro handelt.

Dieses Jahr waren nur 3 Zweiräder auf unserem Messestand vertreten. Uwe und Jutta Vanester stellten eine NSU Quickly N aus der Zeit von 1954 / 55, die sie vor vielen Jahren von einem Club-Kollegen gekauft haben und dann selbst restaurierten. Die Jahre nach der Restaurierung verbrachte die Quickly an der Wand in der Oldtimer-Halle, jetzt soll sie wieder fahrtüchtig gemacht werden. Fahrtüchtig war bereits das NSU Damenfahrrad von 1953, das Uwe und Jutta im eigenen Fahrradgeschäft von einem Kunden angekauft hatten. Neu bereift und frisch geputzt, war es sofort einsatzbereit.

Eine weitere NSU Quickly Typ N23, Baujahr 1964, von Carsten Wilkens passte, wie auch die Quickly von Uwe und Jutta



Dank an das Helferteam bei der BCM 2024

Vanester, zum Zweirad-Motto der diesjährigen Messe, die „Schnapsglas-Klasse“ (< 50 ccm). Bei den PKWs war die Sonderschau der Marke „Lancia“ gewidmet.

Nicht Teil unseres Messestands, aber in jedem Fall wert hier erwähnt zu werden, konnte man zwei Hallen weiter ein einzigartiges Motorrad entdecken – eine Münch Mammut TTS 1200 Turbo. Natürlich ist jede Münch ein Unikat und als solches per se etwas Besonderes. Aber dieser Münch hatte der Eigentümer noch einmal die Krone aufgesetzt. Er baute die Münch mit einem Turbo-Lader um, noch bevor die ersten Münch von Friedel Münch mit Turbo ausgeliefert wurden. Mit kurzem Rahmen – und Seitenwagen Zulassung – bleibt sie jedoch die einzige Münch mit dieser Rahmenform. Ergänzt wurde das technische Konzept mit einer Kugelfischer Einspritzpumpe. Die Leistung wird mit ca. 110PS angegeben. Man beachte die raffinierte Lösung, wie der Doppelrohr-Rahmen angepasst wurde, um den Ansaugtrichter für den Turbo unterzubringen. Wer genügend Platz im Wohnzimmer hat und auch über ausreichend Taschengeld verfügt, hätte sich die Münch für 145.000 EUR zulegen können. Man darf ja mal träumen.

Nach anfänglichen technischen Problemen lief dann auch der SimRacing Stand auf unserem Messestand, der bereits im letzten Jahr besonders junge Messebesucher anlockte. Er bot ihnen die Möglichkeit unter realistischen Bedingungen einen modernen Rennsportwagen über eine Rennstrecke zu fahren.

Auf dem Gemeinschafts-Stand des Audi-Club-International waren die NSU-Prinz-IG von 1980 e.V. / NSU-Zweirad-IG, das NSU-Team Möhnsen e.V., der NSU-Wankel-Spider Club Deutschland e.V., der DKW Auto Union Veteranen Club e.V., der Audi 100 Coupé S Club Deutschland e.V., der Audi Club der Mitteldruckmotoren e.V., die Typ 81/85-IG Deutschland e.V., die Audi-Freunde-Bremerhaven e.V. und die Audi V8 Ge-

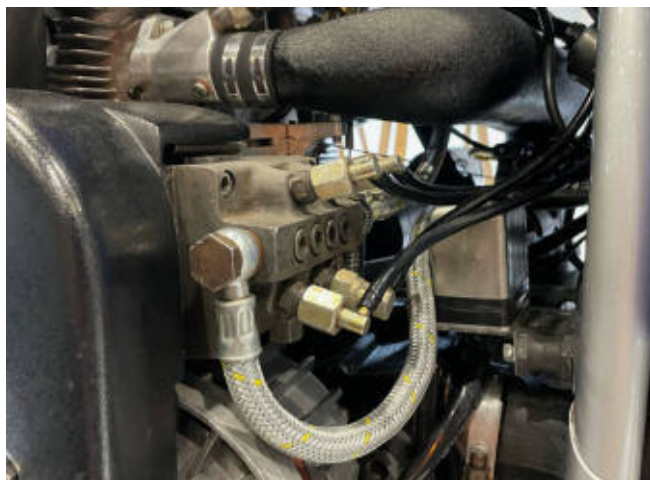


NSUTT in Geminiblau metallic

meinschaft e.V. vertreten. Der Dank geht an alle Aktiven, die sich bei Auf- und Abbau und während der Messe-Tage als Standpersonal eingebracht haben. Im Besonderen gilt der Dank Torsten Tietjen, Hans Strack und Thomas Schnella von den Audi Freunden Bremerhaven e.V., die die Küche immer voll unter Kontrolle hatten und so das ganze Standpersonal während der Messe auf hervorragende Weise mit Getränken, warmem Essen und Kuchen versorgt haben. Judith Becker und Karl-Heinz Obach haben nicht nur die Logistik des gesamten Messematerials sichergestellt, sondern auch tatkräftig beim Auf- und Abbau unterstützt. Ein großes Dankeschön auch an das Logistik-Team.



Der lächelt ja richtig!



Technik im Detail ...



... an der Münch mit NSU-4-Zylinder-Motor



Bremen-Classic-Motorshow

Stippvisite auf dem ACI-Stand

Claus und Lasse Myhr

von Claus Kynast

Claus und sein Sohn Lasse Myhr sind echte NSU-Fans aus dem Norden! Sie sind für uns „alte Bekannte“ und gern besuchen sie Treffen mit NSU-Beteiligung, vorzugsweise im Norden Deutschlands.

Claus Myhr stellte schon zur BCM 2019 seinen originalen „Panowitz-Rallyespider“ als Leihgabe für unseren gemeinsamen ACI-Stand zur Verfügung. In der PP 155 wurde darüber ausführlich berichtet. Sein roter Spider im Rallye-Look mit vier Zusatzscheinwerfern an der Front war seinerzeit der „Eyecatcher“ auf unserem Stand. Das Interesse der Besucher

war sehr groß und wir vom NSU-Standdienst hatten viele Fragen zu beantworten, was die Erfolge des legendären Renn- und Rallyemeisters Panowitz und seinen Beifahrer Rainer Strunz angeht. Zur Erinnerung: Karl-Heinz Panowitz war u.a. 1962 Deutscher Bergmeister aller Tourenwagenklassen auf einem NSU-Prinz 2 und mit diesem ausgestellten Spider 1966 Deutscher Grand Tourisme Rallye-Meister.

Über seine vielen sonstigen Erfolge hinaus war Panowitz eine schillernde Figur der damaligen Rennszene. – Claus Myhr ge-

lang es, Panowitz' Wankel-Spider später zu erwerben und wir stellten ihn in Bremen stolz in Szene!

Claus ist sehr frühes Mitglied der NSU-Prinz-IG und auch des NSU/Wankel-Spider-Clubs. Gelegentlich war er auch in seinem weißen Rennspider bei NSU-Treffen und auf verschiedenen Rennstrecken „im Einsatz“! Wer in dem Zusammenhang noch nicht wusste, wie sich schmerzhafter Lärm anfühlt, konnte es beim Beschleunigen oder Runterschalten des Wankelmotors mit „offener Renntüte“ als Auspuff erfahren. Ein Discoabend ist nichts dagegen!

Lasse Myhr ist einer seiner beiden Söhne (der andere heißt natürlich Bosse!), die mit einigen NSU-Fahrzeugen der norddeutschen Familie in Schleswig-Holstein nahe Hamburg aufgewachsen sind. Das Gesicht von Lasse Myhr mag dem einem oder anderen irgendwie bekannt vorkommen und das liegt sicherlich an seinem Beruf: Lasse ist Schauspieler. Er studierte Schauspiel in Zürich. Danach war er 10 Jahre an den Münchner Kammerspielen engagiert. Seit ca. 2006 ist er in zahlreichen TV-Filmen, wie z.B. im Tatort oder Polizeiruf 110, zu sehen. Auch Kinospiele und Theaterengagements gehören zu seinem Aufgabenbereich.”

Das Standteam freute sich über den Besuch bei uns und selbstverständlich durften Lasse und Vater Claus sich für das Foto in diesem Artikel in den Spider von Uwe und Jutta Vanester setzen.

Auch viele andere Clubmitglieder besuchten uns an den drei Tagen BCM, sogar aus Schweden! Interessante Gespräche schlossen sich meist an. Vielen Dank dafür!

Deutscher Grand Tourisme Rallye-Meister 1966 NSU/WANKEL

Das leistet der NSU/WANKEL-Kreiskolbenmotor

Nach 10 schweren Wettbewerben errang das Fahrerpaar Panowitz/Strunz unter allen Teilnehmern aller Hubraumklassen die Deutsche GT-Meisterschaft auf NSU Spider - und dazu einen Gesamtsieg bei der Int. ADAC-Rallye Avus (vor Porsche 911, Mercedes Benz 250 SE, Glas 1304 TS und Alfa Romeo Super).

RETRO CLASSICS®

Messe Stuttgart 25.-28.4.2024

von Ulrich Latus

Der Messekalender kam in diesem Jahr ordentlich durcheinander. Nicht wie üblich, startete die Stuttgarter Messe nach dem Fasching, sondern erst vier Wochen nach Ostern, zum letzten Wochenende im April. Dass es dabei mit dem Veteranenmarkt in Ulm zu einer ungeschickten terminlichen Überschneidung kam, war an der geringeren Anzahl der Aussteller, hier insbesondere auch bei Ersatzteilhändlern zu spüren.

Weitere Neuerung war, dass anstatt der NSU-Scuderia nun der NSU-PRINZ-CLUB-SCHWABEN sich als Standnachbar engagierte und wir dadurch auf rund 200 Quadratmetern Standfläche die Marke NSU präsentieren konnten.

Das erste Motorrad der Welt mit Wankelmotor, die Herkules W 2000 feiert in diesem Jahr das 50-jährige Jubiläum. Aus diesem Anlass wurde auf dem Stand des Spiderclubs eine Herkules W 2000 ausgestellt und von den Freunden der Herkules W 2000 IG betreut.

Unser Spiderclub präsentierte einen bunten Strauß an NSU/WANKEL-SPIDERN. Den schönen roten Spider von Edi Pauly, den einzigen gelben Spider von Hans Eisenschmied und den grünen Rennspider von Uli Latus. Auf der Standfläche des Prinz Club Schwaben wurde einer des besten Renn-TT von Manfred Steinwand, ein von Daniel Ohlhausen neu aufgebaute 1200er im Tuning-Look und der originale NSU Prinz 3 Rennwagen von Karlheinz Schaz präsentiert. Daneben noch ein ganz besonderes NSU-Quickly-Projekt, mit 6 Motoren in Reihe angeordnet.

Routiniert waren auch in diesem Jahr zahlreiche Mitglieder

unseres Clubs bei Auf- und Abbau sowie bei Standdienst zur Stelle. Dafür nochmals ein ganz herzliches Dankeschön an alle Mitwirkenden, müssen wir doch vom Teppich über einen Lagerraum, Trennwände usw. alles selbst transportieren aufbauen und am Sonntagabend zum Messe-Schluß wieder abbauen und einlagern.

Der Einladung zum traditionellen NSU-Rennfahrerstammtisch am Freitagnachmittag folgte wieder zahlreiche Gäste und es konnte genüsslich an die schönen alten Zeiten der NSU-Rennfahrzeuge erinnert werden.

Ob wir vom Spiderclub im kommenden Jahr wieder dabei sein werden, steht gerade etwas in den Sternen. Die Stuttgarter Messe hat nicht nur den Termin sehr ungeschickt direkt an das Haupt-Faschings-Wochenende geschoben, was sicherlich Einbußen bei den Besucherzahlen gibt, sondern auch neue Standpreise aufgerufen, die für einen Clubstand aus unserer Sicht nicht angemessen und berechtigt sind. Ohne das Engagement der Clubs würde das ohnehin schon deutlich zurück gegangene Besucher-Interesse wohl noch weiter sinken. Nur mit teuren und teilweise von den Edel-Oldtimerwerkstätten überrestaurierten und übersteuerten Oldtimern der Marken Porsche und Mercedes, kann man nicht die breite Masse an Oldtimer-Enthusiasten als Messe-Besucher locken. Wir haben uns gegenüber der Messe diesbezüglich auch schon deutlich kritisch geäußert und sind gespannt, ob von dort eine entsprechende Reaktion kommen wird.



Messestand mit grünem, gelbem ...



... und rotem Spider



Blick von oben



Fahrzeuge des NSU Prinz Club Schwaben



Gäste im Gespräch



beim Rennfahrerstammtisch



Beim Rennfahrertisch gibt es viele neue alte Geschichten



Viele Besucher aus nah und fern besuchten den Messestand



Techno Classica Essen

Die weltgrößte Oldtimer-Messe

Mit über 1100 Aussteller, mehr als 200 Club Präsentationen auf 120.000qm (17Fussballfelder) in 8 Messehallen wurde die 34. TECHNOCLASSICA Essen wieder zum Mekka der Oldtimer Szene. 2700 Fahrzeuge (2000 direkt zum Verkauf) lockten über 173.000 Besucher trotz wechselndem Wetter in die Messehallen. Eine 14köpfige Experten Jury wählte den 1962er MASERATI 5000 ohne Emblem mit Pininfarina Spezialkarosse ausgeliefert an FIAT Chef Agnelli als ‚Best Car of Show 2024‘ in Halle I bei Axel Schütte zu bewundern. Den begehrten ‚Club Grand Prix 2024‘ gewann erstmals unser NSU Freund Albert Stehle mit seinem Stand der nachgestellten MÜNCH Mammut Sahara-Wüstenquerung. Der zweite Preis ging an den ‚Autofriedhof‘ der FUSSELFREUNDE, der Dritte an die ‚Organspende‘ der FIAT 500 Freunde. Der ACI Gemeinschaftsstand war wieder in Halle 6 auf ähnlicher Fläche (530qm) wie im Vorjahr. In den Vorbereitungen wurden wir uns schnell einig, Jubiläen sollten ausgestellt

werden. Eigentlich wollte ich natürlich unsere Nr1 ausstellen, den ersten Serien Spider von Siegfried Göge. Der weilte leider im Urlaub, so musste wieder mein roter den Job übernehmen. Er feierte zusammen mit dem 1964er NSU PRINZ 1000 in Originallack seinen 60jährigen Produktionsstart. NSU wurde komplettiert durch PRINZ4, TT und 1200er. Außerdem feierte der AUDI50 50Jahre und der AUDIV8 30Jahre. Insgesamt zeigte der ACI 18 Fahrzeuge plus 5 Zweiräder. Leider hatten wir nicht mitbekommen oder es wurde nicht besprochen, dass die Jubilare per Helium-Ballon angezeigt werden sollten. So wurde das NSU Jubiläum durch Klappständer und DIN A1 Bildrahmen dargestellt. Herzlichen Dank an mein Standpersonal Gunhild & Johannes Trimborn, Volker Alberts, Klaus Stolp, Martin Schlockermann und Hartmut Streuke als Abholfahrer alle im einheitlichen ACI T-Shirt. Die Stimmung auf der TC war wieder super, ein eingespieltes Team für Auf- und Abbau. Am So konnte ich viele Clubmitglie-

der treffen Carl-Michael Emer, Andre Bollessen, Matthias Winkelmann, Arthur Rudolph, Andre & Daniel Rooseleir, Hans Eberhard Kruse. Dazu kam noch hoher Clubbesuch mit Uli Latus und Hans Eisenschmid, die sich auch mal ein Bild von der TC machen wollten. Stefan Kärpier aus Büllingen (Belgien) hat den Spider von Harry Hies gekauft und kam direkt nach der TC zu unserem Treffen nach Enkirch an die Mosel. Wir beide sind in meinem SPIDER dort die ganze Tour

ohne Probleme mitgefahren. Alle Fotos der TC sind bereits auf unserer Homepage, nur die Bildcollage zum 60sten Jubiläum hänge ich nochmal dran und bedanke mich bei der NSU PRINZ IG Adreas Griwatz & Detlef Kastner für Erstellung/ Druck und die perfekte Zusammenarbeit.

Bis zur TC 2025 Reinhard Langer



Ulrich Latus und Hans Eisenschmid zu Gast auf der TC 2024



Jubiläum - 50 Jahre Audi 50



Kleine Motorräder



Butter und Brot Autos



Ganz teure Autos



und natürlich Mercedes 300 SL Flugtörer

NSU-Fahrzeuge beim Solitude Revival 2024

von Ulrich Latus



Rennspider auf der Start- und Zielgeraden

Alle zwei Jahre findet auf der ehemaligen Solitude-Rennstrecke vor den Toren Stuttgarts das Solitude Revival statt. Der Verein Solitude-Revival e.V. hat sich zur Aufgabe gemacht, mit diesem Revival an die ehemalige Motorrad- und Automobilrennstrecke zu erinnern, die vor über 100 Jahren ins Leben gerufen wurde. Schon vor dem 2. Weltkrieg waren zahlreiche NSU-Rennmaschinen, wie die NSU-Bullus, an der Solitude am Start.

Nach dem Krieg waren NSU-Rennmotorräder wie die legendären Renn-Mäxe, und mit dem Beginn der Produktion von Automobilen auch NSU Fahrzeuge, wie der NSU-Prinz am Start.

Es gab sogar gleichzeitig an einem Rennwochenende Motor-

rad und Automobilrennen. Bis zu sagenhaften 430.000 Zuschauer kamen an die Rennstrecke, bis die Strecke im Jahr 1965 aus Sicherheitsgründen geschlossen wurde.

Der Mythos Solitude blieb jedoch bestehen. Um die nahezu unveränderte, 11,4 km lange Strecke für Demonstrationsläufe herzurichten und die entsprechenden Genehmigungen einzuholen, ist für den Solitude-Revival Club ein erheblicher Aufwand notwendig. Doch, es lohnt sich. Rund 400 Fahrzeuge, davon knapp 100 Zweiräder, incl. Seitenwagengespanne, waren am Start. Als Hauptsponsor konnte wieder das Porsche Museum gewonnen werden, das nicht nur mit traumhaften Fahrzeugen, sondern auch mit zahlreicher Prominenz, wie Walter Röhrl, Tatortkommissar Richi Müller, Marc Lieb und

weiteren Porsche-Größen dabei war. Auch Mercedes stieg in diesem Jahr wieder als Sponsor ein und präsentierte nicht nur den neu restaurierten Targa-Florio-Vorkriegsrenner, sondern auch weitere Fahrzeuge, wie der Sauber C 9, der von Bernd Schneider Pilotiert wurde. Bernd Mayländer pilotierte ein Formel-1 Pace-Car. Wann bekommt man solche Fahrzeuge und berühmte Größen im Rennsport einmal hautnah zum Anfassen und in Aktion zu sehen!

Das Starterfeld war in mehrere Gruppen aufgeteilt: Zweiräder; Vorkriegsrennfahrzeuge; Formel-Rennwagen, darunter auch der Siegerwagen von Jack Brabham aus dem Jahr 1964; Prototypen-Rennwagen und Tourenwagen. NSU war mit mehreren Rennmotorädern, darunter zwei Bullus-Rennmaschinen, einer OSL vom NSU- und Zweiradmuseum Neckarsulm vertreten. Im Starterfeld der Tourenwagen war der im Jahr 1959 beim Solitude-Rennen schon eingesetzte NSU-Prinz 30 mit Karlheinz Schaz am Start. Ebenfalls im Feld der Tourenwagen war der Rennspider von Ulrich Latus zu sehen. Im Starterfeld der Prototypen waren gleich drei NSU-Renner am Start; NSU-BRIXNER 1. Serie von Michael Turco; NSU-BRIXNER 2. Serie von Kurt Brixner und Thilo Bauer und der NSU-Barquette von Ulrich Latus.

Zusätzlich wurde ein Corso ausgeschrieben, bei dem mit normalen Straßenfahrzeugen die Strecke befahren werden kann. Dort präsentierte Sigg Steiner einen schönen RO 80.

Leider meinte es der Wettergott am Samstag nicht so gut, und ließ es nachmittags wolkenbruchartig regnen, was dann zur Folge hatte, dass der letzte von drei Läufen aus Sicherheitsgründen nicht mehr gestartet werden konnte, weil die Strecke nicht mehr abgetrocknete. Dafür wurden alle Teilnehmer und Besucher am Sonntag mit strahlendem Wetter belohnt und konnten jeweils dreimal auf der 11,4 km langen kurvenreichen Strecke starten. Als besondere Einlage zeigte Thomas Bader mit seiner EXTRA Maschine am Sonntagnachmittag noch atemberaubenden Extrem-Kunstflug über dem Fahrerlager.

Viele strahlende Gesichter brachten zum Ausdruck, dass die Veranstaltung absolut gelungen ist. Wer weiß, vielleicht lässt sich das Starterfeld beim nächsten Solitude-Revival noch um ein paar NSU-Fahrzeuge erweitern?

Alle Teilnehmer und Besucher, können es jedenfalls kaum erwarten, bis zum nächsten Solitude-Revival.



Auch Audi-Rennfahrzeuge waren am Start



Brixner-Rennwagen im Vorstart



Wie vor 65 Jahren - NSU Prinz 3 auf der Solitude



Ungleiche Brüder - Tourenwagen aus der Audi-Familie nebeneinander

Bergpreis Schwäbische Alb

am 1. September 2024

von Ulrich Latus



Schwäbische Alb 1967 - Start - Siegfried Spiess

Der Bergpreis in Neuffen, war von 1964 bis zum Ende nach einem schweren Unfall im Jahr 1983 ein Highlight bei der Deutschen Bergmeisterschaft.

Siegfried Spiess war mit dem NSU/WANKEL-SPIDER und auf NSU TT mehrfach Sieger an der Neuffener Bergsteige, hoch auf die Schwäbische Alb.

Seit einigen Jahren hat eine kleine Gruppe begonnen, dieses in der Region immer noch gedanklich präsenste Motorsportevent durch Retro-Veranstaltungen wieder in Erinnerung zu rufen. Zuerst ganz klein, mit Präsentation von historischen Rennfahrzeugen und kleinen Demonstrationsrunden in der Innenstadt, bis man seit vergangenem Jahr die Steige wieder mit den Rennfahrzeugen befahren darf, wenn auch nur hintereinander, hinter einem Pace-Car mit striktem Überholverbot. In diesem Jahr waren neben dem damaligen Siegerauto von Siegfried Spiess, dem grünen Rennspider von Uli Latus, auch

wieder viele andere NSU's zu sehen: Traumhafte NSU TT's, zum Beispiel einer von fünf gebauten ABT-NSU's, der Spiess-TT, NSU BRIXNER, erste und zweite Serie usw. Neben den seltenen Rennfahrzeugen war auch viel Rennsport-Prominenz anwesend. Darunter auch die NSU-Legende Kurt Brixner und Brigitte Spiess, die damals ihren Mann bei den Rennen begleitete.

Die Atmosphäre im kleinen Städtchen Neuffen war sensationell gut. Tausende gutgelaunte Zuschauer säumten die Strecke und bestaunten die in der ganzen Innenstadt in kleinen Fahrerlagern verstreuten Rennfahrzeuge, deren Anzahl trotz zahlreicher Anmeldungen auf ein auserlesenes Starterfeld von einhundert Fahrzeugen beschränkt werden musste. So schwelgte man in schönen Erinnerungen, konnte Motorsport riechen und hören. Ein Fest und eine wunderbare Werbung für historischen Motorsport.



Siegfried Spiess - Berchtesgaden - Alpenbergpreis 1967

Rossfeldrennen Berchtesgaden 2024

von Ulrich Latus

Das Rossfeldrennen in Berchtesgaden zählt zu den bedeutendsten ehemaligen Bergrennen in Deutschland, wo selbst Europameisterschaftsläufe ausgetragen wurden. Dass hier seit knapp zehn Jahren wieder Bergrennen in Form von historischen Demonstrationsfahrten ausgetragen werden, ist das Verdienst von Joachim Althammer. Aus Kapazitätsstrecken im Fahrerlager und bei der Streckenrückführung ist nur ein „handverlesenes Starterfeld“ möglich. Einen festen Startplatz hat dabei der ex-Spiess-Rennspider als Siegerauto aus dem Jahr 1967. Auch Charly Aegeter aus der Schweiz sowie der BRIXNER-Rennwagen bzw. ein Thurner-NSU von Hans Hoffmeister sind regelmäßig am Start.

AUDI-Tradition war auch in diesem Jahr als einer der Hauptsponsoren mit mehreren Fahrzeugen am Start, darunter der Star des diesjährigen Rossfeldrennen, der 16 Zylinder-Auto-union-Rennwagen, der vom Hans-Joachim Stuck pilotiert wurde. Stuck Blomquist fuhr einen der AUDI-Quattro's. Jeweils ein Augen- und Ohrenschmaus! Auch ein NSU TT aus der Sammlung der AUDI-Tradition war am Start.

Der Späte Termin am 4. September-Wochenende erweist sich immer wieder als kleine Lotterie mit dem Wetter. Die traumhafte Bergkulisse rund um den Watzmann war teilweise schneebedeckt. Die 6 Kilometer lange Rennstrecke auf der Rossfeld-Panoramastraße führt über 548 Höhenmeter auf eine Höhe von knapp 1.600 Meter.

Mit der Präsentation der Fahrzeuge in der Innenstadt von Berchtesgaden, an der die Straßen um den Marktplatz von

Zuschauern dicht gesäumt sind, beginnt das Event. Anschließend werden die Fahrzeuge in das am Start des Obersalzberg gelegenen Fahrerlager überführt. Die Zufahrt für Teilnehmer und Zuschauer erfolgt mit historischen Omnibussen, welche auch die Strecke zwischen den Rennläufen befahren und somit die Zuschauer zu den verschiedenen Aussichtspunkten bringen.

Leichter Regen in der Nacht von Freitag auf Samstag sorgte zumindest beim ersten Lauf für eine doch recht glatte und rutschige Angelegenheit, bei Temperaturen weit unter 10 °C. Auch während des Tages gab es immer wieder leichten Regen und etwas kalte Füße. Der Stimmung bei den tausenden Zuschauern sowie den Teilnehmern, tat das keinen Abbruch, wobei einem die Motorradfahrer in ihren historischen Renn-Klamotten doch schon etwas leidgetan haben. Für den Rennspider mit Hardtop waren diese Temperaturen dagegen kein Problem und auch die dünne Luft ließ sich der Rennmotor nicht anmerken.

Am Sonntagmorgen zeigten sich die Bergspitzen von etwas Neuschnee wie „verzuckert“. Mit einkehrendem Sonnenschein erwies sich der Sonntag dann als traumhaft schön. Leider musste ich am Sonntag wegen eines gesundheitlichen Missgeschicks schon morgens abreisen und konnte diesen schönen Tag und die wunderbare Stimmung nicht mehr genießen. Ob es ein weiteres Rossfeldrennen geben wird, steht derzeit noch in den Sternen, da sich Organisator Joachim Althammer nach der grandiosen Durchführung der letzten Veranstaltungen zurückziehen wird. Bleibt also zu hoffen, dass dieses Aushängeschild für den historischen Motorsport auch in Zukunft stattfinden wird.

Vergammelte Kiste oder Dornröschen?

Rennspider im Originalzustand

von Ulrich Latus

Die Geister gehen auseinander, Diskussionen unter Liebhabern werden entfacht, wenn es um den weißen NSU/WANKEL SPIDER geht, der bei der Sonderausstellung 150 Jahre NSU in der Motorworld Böblingen und zuvor schon bei der Wankel-Sonderausstellung 2020 – 2021 in Schramberg zu sehen war.

Dabei gibt es ganz verschiedene Betrachtungsperspektiven. Derjenigen, die sich an einem strahlenden Fahrzeug erfreuen, das durch eine aufwändige Restaurierung in einem sehr guten, dem Neuzustand ähnelnden, Zustand gebracht wurde. Oder Derjenigen, welche der Auffassung sind, dass ein histo-

risches Fahrzeug möglichst viel originale Patina haben und am besten nur technisch restauriert werden soll.

Beide Betrachtungsweisen haben wohl ihre Berechtigung.

Bei dem in Böblingen gezeigten Exemplar gehen die Meinungen aber noch weiter auseinander. Ist so ein Fahrzeug noch schön, oder ist das eine vergammelte Kiste?

Noch schwieriger wird es speziell bei diesem NSU/WANKEL SPIDER, weil es sich um ein ehemaliges Rennfahrzeug handelt, welches seit seinem letzten Renneinsatz nahezu in unverändert ist.

Der gletscherweisse Rennspider mit der Fahrgestellnummer 5603218 ist eines der letzten gebauten Fahrzeuge und offensichtlich einer der ca. 30 Stück von NSU „für ausgewählte



Rennspider im originalen Zustand (mit Kampfspuren)

Sportfahrer“ gebauten „Rallye-Spider“.

Der Rallye-Spider mit 65 PS, anstatt der serienmäßigen 50 PS, basiert auf dem Werks-Rallye-Spider von 1966, mit dem der Böblinger Karlheinz Panowitz damals absolut sensationell Deutscher Rallyemeister aller Klassen wurde. Und das mit einem Fahrzeug mit Kreiskolbenmotor, System NSU-WANKEL.

Diese Rallyespider besaßen keine allgemeine Betriebserlaubnis ABE und wurden per Einzelabnahme vom TÜV Heilbronn und Eintrag in den Fahrzeugbrief abgenommen.

Die Erstzulassung dieses Spiders erfolgte erst nach Produktionsende am 1. März 1968, in dem die Spider aber noch bei vielen Wettbewerben gefahren wurden und Siegfried Spiess nach dem Jahr 1967 seinen zweiten Titel als Deutscher Bergmeister aller Klassen auf dem NSU/WANKEL-SPIDER einfahren konnte. Zuvor war er schon 1966 Vize-Meister mit dem Wankelspider und in den Jahren 1963 mit dem NSU PRINZ 30 und 1965 mit dem NSU 1000 Deutscher Bergmeister geworden.

Neben Spiess und Panowitz, die vom NSU-Werk unterstützt wurden, waren bis zu 30 Privatfahrer mit dem NSU/WANKEL SPIDER im Einsatz auf Rundstrecken, am Berg und bei

Slalomrennen. Diesen „Sportfahrern“ war es auch vorbehalten, einen der raren Serien-Rallyespider zu erwerben und Sie wurden auch teilweise vom NSU-Werk mit Ersatzteilen oder auch kompletten Motoren unterstützt.

Die Rennspider von Panowitz und Spiess waren auf die beiden Fahrer zugelassen, und wurden beiden Fahrern jeweils vor jedem Rennen komplett revidiert, vom NSU-Werk zur Verfügung gestellt. Für beide Rennfahrer war der versierte NSU-Werks-Rennmechaniker Roland Faigle zuständig und betreute die Fahrzeuge bei den Rennen. Im NSU-Werk gab es eine von Faigle geführte Gruppe von ca. 6 Mechanikern und Technikern, die sich um den Aufbau der Rennspider kümmerten und aus den Renneinsätzen viele Erkenntnisse für die Serienproduktion erlangten. Die Rennmotoren mit 2 mm Dichtleisten wurden nach jedem Rennen zerlegt und revidiert.

Bei Spiess ist bekannt, dass für ihn mindestens drei Spider zwischen 1966 und 1968 aufgebaut wurden. Nach den Renneinsätzen gingen die Fahrzeuge komplett in den Besitz von Spiess und wurden verkauft. So ist bekannt, dass ein Rennspider von Spiess, an den Schweizer Rennfahrer Oskar Weiß verkauft wurde, der damit 1971 auf dem Hockenheimring



Als wenn der Motor erst gerade abgestellt wurde

schwer verunfallte. Das Auto galt als verschollen und ist umgebaut als Slalomauto in der Schweiz wieder entdeckt worden. Es handelt sich um den grünen Rennspider, der seit mehreren Jahren in meinem Besitz ist.

Ein weiterer Spiess-Rennspider wurde im Jahr 1969 an den ehemaligen NSU-Motorradrennfahrer Walter Hees aus Stuttgart-Degerloch verkauft, der damit auch einige Rennen gefahren ist. Dieses lilienweiße Auto, Karosserie-Baujahr 1965, gelangte dann in die Hände von Albin Schäberle, der damit Rennen gefahren ist. Vermutlich ist Schäberle mit dem ex Spiess-Werksrennspider verunfallt.

Jedenfalls ist anzunehmen, dass die Komponenten des Ex-Werksrennspiders in den im Januar 1974 von Albin Schäberle zugelassenen gletscherweißen Spider eingebaut wurden, wobei wir nun wieder am Anfang der Geschichte sind.

Bei dem in der Motorworld gezeigten Rennspider handelt es sich also um einen ursprünglichen 65 PS Rallyespider, der dann nach dem Vorbild des Spiess-Werksrennspiders mit originalen Werksrennteilen aus dem Ex-Spiess Rennspider von Albin Schäberle aufgebaut und bis zur Stilllegung im Jahr 1974 bei Rennen eingesetzt wurde.

Darunter auch ein Drehzahlmesser bis 12.000 U/min und ein Wasserthermometer, Überrollbügel, Rennmotor- und Renngetriebe.

Das Fahrzeug besitzt weitere Besonderheiten, die gekonnt ausgeführt wurden, wie: verbreiterte Kotflügel, aufgeweitete Bremsankerbleche zur „Innenbelüftung“, Bohrungen an den Batteriekastendeckel zur Gewichtsersparnis usw.

Eine weitere Besonderheit, die auf die Werks-Renneinsätze von Spiess und Panowitz hinweist, ist der im Kofferraum über dem normalen Tank eingebaute Zusatztank. Dieser Tank war homologiert und wurde bei Rundstreckenrennen verwendet.

Im November 1974 verkaufte Schäberle den Spider nach Wetzlar, wo er dann noch ein paar Jahre gefahren und schließlich im Jahr 1984 stillgelegt und in einer Garage abgestellt wurde. Der Besitzer aus Wetzlar war Mitglied im Spiderclub, wo er mit dem mit einem Rennmotor ausgestatteten Spider an Clubtreffen teilgenommen hat.

Somit komme ich zur Frage am Anfang der Geschichte: Perfekt restaurieren, oder die vorhandene Patina mit der ablesbaren Rennsportvergangenheit belassen und, wenn überhaupt, nur behutsam technisch restaurieren?

Aus meiner Sicht soll „Dornröschen“ so weit wie möglich im aufgefundenen Zustand belassen werden, mit all seinen Macken und Kanten aus früheren Renneinsätzen.



Zusatzinstrumente noch vom letzten Rennen



Hier wurde nichts versteckt oder verschönert



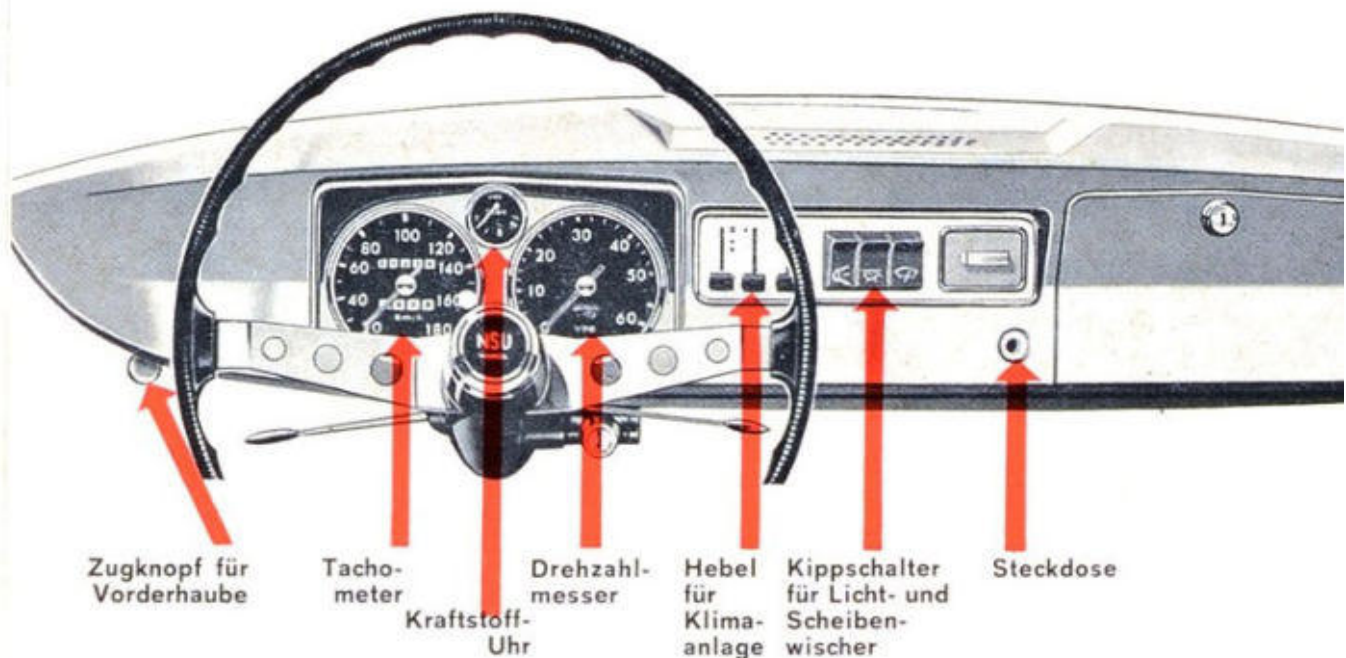
Zusatztank für Rennfahrer

Humor in der

Auto-Bedienungsanleitung

Augenweide

Das Armaturenbrett



Als wir den historischen Fahrbericht zum NSU Wankel Spider aus dem Jahr 1964 publizieren, fiel uns auch noch die Bedienungsanleitung des Wagens in die Hände. Wie üblich ist sie äusserst kompakt gehalten, aber doch immerhin 62 Seiten dick.

Immerhin 18 Seiten erklären die Technik, bei einem derartig innovativen Auto mit neuartigem Motor auch sinnvoll. Auch Zeittafeln mit wichtigen Entwicklungen seit 1588 (!) waren Teil des Büchleins.

Für Erläuterungen zum Fahren reichten vier Seiten, dafür wurden die technischen Innereien auf acht Seiten dokumentiert.

Weitere acht Seiten legen die Grundlage für Wartung und Pflege, die restlichen neun Seiten erklärten die wichtigsten Handgriffe und Interventionen im Pannenfall. Und ja, es gab auch noch ein Stichwortverzeichnis. Soweit alles normal und nicht abseits der damaligen Norm.

Wenn man aber etwas genauer hinschaut (und liest), dann fallen einem die Titel auf, denn diese wurden offenbar mit feinem Sinn für Humor getextet. So werden Verdeck und Türen unter dem Titel "Dachorganisation" erläutert. Unter "Kraftwerksbesichtigung" findet man die technischen Daten des Motors, unter "Strenge Maßnahmen" die Masse und Gewichte. Als Titel für den Schaltplan wählten die Anleitungsmacher "Guter Anschluß", während "Getränkerte" die Überschrift über das Kapitel zum Benzin und Öl ist.

Weiter hinten dann "Die Drei für die Tankstelle", hier werden Batterie, Luftfilter und Reifen dokumentiert. Unter dem Titel "Wechselkurs" erfährt der Autobesitzer, wie er ein Rad wechseln kann. Auch "Augenweide" bei der Erklärung des Armaturenbretts (Bild oben) passt in diese Sequenz. Und so weiter und sofort ...



Meine Zeit bei NSU - Teil I

Versuchsfahrten mit Wankel-Spider, Ro80, K70 und mehr aus der NSU-Entwicklung

von Peter Gewecke

Peter Gewecke hat von 1963 bis 1971 bei NSU in der Entwicklung gearbeitet. In der Versuchsabteilung war es u.a. seine Aufgabe, die Fahrzeuge serienreif zu machen, wobei seine Hauptaufgaben auf dem Gebiet der Motorkühlung und der Elektrik lagen. Er beschreibt die Anfangsschwierigkeiten mit dem Wankelmotor, der nicht nur für die Ingenieure bei NSU, sondern auch für die Fertigung und den Service Neuland bedeuteten. Schließlich war man mit luftgekühlten Kleinwagen groß geworden. In weiteren Beiträgen wird er über seine Arbeiten am Ro 80 und K 70 berichten. Peter Gewecke lebt heute in Florida.

Im Sommer des Jahres 1949 fand in Berlin das erste Seifenkistenrennen nach dem Kriege statt, nach amerikanischem Vorbild Soap Box Derby genannt und von großen Automobilfirmen gesponsert. Ich als 15jähriger wollte mir unbedingt eine „Kiste“ basteln und mitfahren, aber mein Vater meinte, dass die Schule wichtiger wäre. So musste ich mich mit der Zuschauerrolle begnügen. Das Rennen fand auf der Gefällestrecke des Merhingdamms statt, im Bezirk Tempelhof. Start war ungefähr da, wo heute das Luftbrückendenkmal steht. Die Firma NSU-Mehner, der NSU Haupthändler in Berlin, hatte ihre Geschäftsräume an der Rennstrecke und

nutzte eine Rennpause um das neu erschienene Motorrad NSU Fox dem staunenden Publikum vorzuführen. Seitdem schlug mein Herz für NSU. Die Fox war die erste Neukonstruktion nach dem Kriege, Chefkonstrukteur war Albert Roder. Das Motorrad hatte einen Einzylinder-Viertaktmotor von 100 cm³ mit ca. 6,5 PS.

Motorrad, Praktikum, Studium

Einige Jahre später, nach dem Abitur, konnte ich meinen Vater überreden mir statt eines Mopeds (etwa eine NSU-Quickly), ein richtiges, wenn auch gebrauchtes Motorrad zu kaufen. Der Hintergrund für diese Anschaffung war mein Wunsch, an der TU Berlin Maschinenbau zu studieren, bei dem aber ein vorhergehendes Praktikum zwingend vorgeschrieben war. Ich konnte eine Praktikantenstelle bei der Firma Borsig in Berlin-Tegel bekommen. Obwohl die Entfernung zu uns nur ca. 14 km betrug, war die Fa. Borsig mit öffentlichen Verkehrsmitteln praktisch nicht zu erreichen, denn Arbeitsbeginn war 7.00 Uhr morgens.

Dieses Motorrad hat mir 3 Jahre lang, 1954–1957 gute Dienste geleistet und mich nie im Stich gelassen. Ich habe auch etliche Reisen damit unternommen. Hier einige Beispiele: 1954 zu Pfingsten in den Harz, dieses Gebirge (bis 1000 m) war von Berlin aus am einfachsten zu erreichen. 1955 eine große Tour: Österreich (Großglockner-Hochalpenstraße), Italien (diverse Dolomitenpässe), Schweiz (Stilfser Joch, diverse Pässe), auf der Rückfahrt Besuch bei NSU in Neckarsulm, Gesamtdauer 6 Wochen, mit Pause bei Verwandten in Lindau.

In den Semesterferien und manchmal auch zwischendurch, hatte ich Gelegenheit bei einer Baufirma etwas Geld zu verdienen (mit einem Stundenlohn von etwa

DM 2,50 pro Stunde), meistens als Helfer in der Werkstatt oder als Fahrer eines Opel-Blitz Lastwagens (1,5 to, 2,5 Liter, 6 Zylinder, 55 PS Kapitän-Motor). Jedenfalls konnte ich 1957 ein anderes, neues Motorrad kaufen, eine NSU Maxi mit 175 cm³ Einzylinder-Viertaktmotor, ich glaube 12 PS. Dieses Motorrad habe ich geliebt, es hat mich mein ganzes Studium begleitet und ich habe es erst 1967, als ich schon bei NSU tätig war, verkauft.

Nach dem Studium zu NSU

Während meines Studiums hatte ich Dipl. Ing. H. G. Wenderoth kennengelernt, der zu der Zeit in Berlin Assistent am Institut für Kraftfahrzeuge war und an seiner Promotion arbeitete. Er ging um 1961 als Versuchsleiter zu NSU, und als sich mein Studium 1962 dem erfolgreichen Ende zuneigte, nahm ich mit ihm Kontakt auf und konnte als frischgebackener Dipl. Ing. am 1.1.1963 bei NSU als Versuchsingenieur anfangen. NSU hatte zu der Zeit ca. 10.000 Mitarbeiter und produzierte pro Jahr rund 100.000 Kleinwagen vom Typ Prinz. In der Versuchsabteilung gab es ca. 200 Mitarbeiter, davon 15 Ingenieure und Techniker. Die Ingenieure waren verschiedenen Gruppen zugeordnet: Motor (mit Ausnahme der Wankelmotoren, die wurden von Abteilung Tx betreut) Fahrwerk, Federung, Bremsen, Kühlung, Heizung, Innenausstattung, Elektrik Fahrzeugsicherheit (TM). Diese Ingenieurgruppen waren für die Funktion der Bauelemente zuständig, während die Truppe der Versuchsfahrer für die Dauererprobung der Fahrzeuge zuständig war. Die erste Erprobungsschicht startete um 6.00 und fuhr bis 14.00 Uhr, die zweite von 14.00 bis 22.00 Uhr. Die Strecke war festgelegt: von Neckarsulm über Landstraßen nach Nürnberg, zurück über A 3 Rich-



tung Frankfurt/M, dann Landstraße. Pro Runde waren das 500 km, pro Tag wurden die Fahrzeuge also ca. 1000 km gefahren.

Die NSU-Motorenwerke befanden sich zu der Zeit im Aufschwung: die Motorradproduktion war weitgehend nach Jugoslawien ausgelagert, das Brot- und Butter Auto von NSU war der Prinz 4 (600 cm³, Zwei-Zylinder 4 Takt, 30 PS). Es war aber schon ein Auto mit luftgekühltem 4-Zylinder Motor in Entwicklung (der spätere Prinz 1000). NSU wollte dazu gern einige Vergleichsdaten von Konkurrenzmodellen haben, und es war meine erste Aufgabe, die vorhandenen Fremdmodelle zu untersuchen, zu vermessen und bestimmte Konstruktionsprinzipien zu analysieren. So hatte ich z.B. einen Opel Kadett, einen Glas 1004, einen Fiat 1100 und den Morris 1200 in der Hand. Unter anderem musste ich auch deren Benzinverbrauch ermitteln. Schöne Aufgaben für einen Jung-Ingenieur!

Arbeiten am Wankel-Spider

Im Laufe des Jahres 1963 wurde aber ein anderes Problem immer dringender: Parallel zum Prinz 1000 war der NSU-Spider mit Wankelmotor entwickelt worden, der auf der IAA Frankfurt 1963 vorgestellt wurde. Abgesehen von der unbefriedigenden Lebensdauer des Mo-

tors funktionierte das Kühlsystem nicht richtig. Dr. Wenderoth beauftragte mich, das Problem anzugehen, denn ich war der einzige Ingenieur im Versuch, der Erfahrung mit wassergekühlten Motoren hatte: ich hatte zu der Zeit nämlich eine Mercedes 170 von 1933! Der war genauso alt wie ich, noch das Vorkriegsmodell mit 6-Zylinder-Motor und 32 PS. Ab Mitte 1963 haben wir uns dann mit dem Kühlsystem befasst und auch einige Fehler gefunden, Elementarfehler würde man heute sagen. So war z.B. wegen des flachen Querstrom-Wasserkühlers dort kein Ausdehnungsvolumen für das Kühlwasser vorhanden, und es war auch im gesamten Kühlsystem kein Ausdehnungsgefäß vorgesehen. Wir müssen uns bei der Kühlerfabrik Behr in Stuttgart bedanken, die uns — aufgrund großer Erfahrung — geholfen hat die Probleme zu beseitigen. Im November 1963 waren wir schließlich so weit, dass wir an eine Erprobungsfahrt im Gebirge denken konnten. Ich habe dazu aus den alten Akten einen Bericht über diese Fahrt herausgesucht. Bei der Lektüre kann man erkennen, wie viele Anfangsschwierigkeiten es mit diesem Fahrzeug bzw. dessen Motor gegeben hat. Auch der Benzinverbrauch war extrem hoch. Hier einige Zitate aus dem vierseitigen Bericht: „Das Kühlsystem hatte an sich eine genügende Leistung. Versuche mit 60% Abdeckung des Kühlers





bewiesen das. Untersuchung des Einschaltspiels des Kühlgebläses. Bei Stillstand nach Bergfahrt kocht der Kühler, das Kühlsystem wird lahmgelegt. Wahrscheinlich wasserfreier Raum in der Pumpe. Motorleistung bei niederen Drehzahlen ungenügend. Zusammen mit dem nicht richtig abgestimmten Getriebe ist Anfahren am Berg nur bis 20% Steigung möglich. Federung muss noch abgestimmt werden, Wagen ungebremst vorn. Lenkung ist unruhig. Karosserie. Überall Undichtigkeiten, überall Vibrationen. Position des Gaspedals ist zu verbessern. Kraftstoffverbrauch 13,0 l/100 km, Ölverbrauch 4,67 l/100 km. „Interessant zum Vergleich der mitfahrenden Opel Kadett: „Keine Kühlprobleme, ausgezeichnete Heizung, Verbrauch 7,255 l/100 km“*.

Tausche Wasserpumpe gegen Lichtmaschine

Man muss allerdings erkennen, dass NSU in dieser Phase nur wenige Versuchswagen zur Verfügung hatte. Diese Fahrt haben wir mit dem Versuchswagen 56/3 gemacht, dem ersten fahrfähigen Spider. Die Modelle 56/1 und 56/2 waren nur Karossen für Einbauversuche. Wie sich während der weiteren Versuche, die auch im Windkanal der Fa. Behr in Stuttgart stattfanden, herausgestellt hat, war tatsächlich die Wasserpumpe falsch platziert: die Lage an der höchsten Stelle des Motors war extrem ungünstig. Sobald nämlich eine kleine Wassermenge (ca. 150 cm³) aus dem System austrat, fiel die Pumpe „trocken“; da aber der Motor weiterhin Wärme produzierte, kochte das System nach einigen Minuten und musste — nach dem Abkühlen — mühsam neu befüllt und entlüftet werden. So wie wir es auf der Großglocknerstraße erlebt hatten. Es kostet uns im Versuch, einschließlich dessen Leiter Dr. Wenderoth, einige Mühe die Abteilung Tx davon zu überzeugen, dass eine Umkonstruktion zwingend erforderlich war. Diese hatte dann aber den positiven Nebeneffekt, dass nun an der

Stelle der Wasserpumpe die Lichtmaschine oben angeordnet wurde. Da aber für die ursprünglich vorgesehene Gleichstromlichtmaschine nicht genügend Platz vorhanden war, musste Tx notgedrungen auf die gerade neu erschienenen Drehstromlichtmaschinen zurückgreifen. Sie hatten den Vorteil, einen größeren Drehzahlbereich abzudecken und man konnte leicht den Riemen nachspannen. Auf älteren Abbildungen ist noch die ursprüngliche Anordnung der Wasserpumpe zu sehen. Auf Rat der Firma Behr wurde auch der Kühlwasser-Ausgleichsbehälter installiert, der im Verdeckraum knapp Platz fand. Hinterher ist man immer schlauer. Wenn man den Inhalt des Kühlsystems zu 10 Liter annimmt und aus Tabellen weiß, dass Wasser sich bei Erwärmung von 4 auf 100°C um 5% ausdehnt, dann macht das 0,5 Liter aus. Wenn dann konstruktiv kein Ausdehnungsraum vorgesehen ist, wird das Wasser eben vorn am Kühler herausgedrückt. Rund 150 cm³ Wasserverlust genügen aber schon, um die Wasserpumpe, die am höchsten Punkt im Motorraum saß, trocken laufen zu lassen. Mir ist heute noch rätselhaft, wie die Probefahrten anlässlich der I[AA] 1963 überhaupt absolviert werden konnten! Zur Firma Behr muss ich noch sagen, dass das wirklich Köhlspezialisten sind! Deren Windkanal ist auf 50°C heizbar und auf minus 20°C kühlbar, um alle Betriebszustände simulieren zu können. Natürlich ist das teuer, nicht umsonst fahren doch heute ganze Testkarawanen nach Skandinavien, wo die Kälte gratis ist.

Osterspaziergang

Im Laufe der Wintermonate hatten wir unsere Versuchswagen so weit verbessert, dass wir uns auch auf größere Touren wagen konnten. Am Samstag vor Ostern 1964 fuhren wir mit drei Spidern über Landstraßen östlich von Neckarsulm, im Hohenloher Land. Zwei Versuchsfahrer nahmen mich, den „unerfahrenen“ Ingenieur aus Berlin, in die Mitte und ab ging es mit Schwung, denn in einer Kurve kollidierte der erste mit einem VW 1600 der Polizei. Nun genoss natürlich die Firma NSU im Landkreis eine gewisse Toleranz, wir mussten auch keine Strafe zahlen, obwohl der Polizeivw tüchtig beschädigt war (Tür und hinteres Seitenteil eingedrückt). Am Spider war nur der linke Scheinwerfer beschädigt. Nach unserer Rückkehr riefen wir unseren Boss Dr. Wenderoth an, aber seine Frau sagte, dass er in der Badewanne säße. Ich erklärte, dass wir einen Unfall gehabt hätten und schließlich kam er ans Telefon. Als er sich dann am Dienstag nach Ostern das Auto anschaute, sagte er nur „Wegen dieser Bagatelle haben Sie mich aus der Badewanne geholt?“

Jörg Punzel aus Stendal

hat seinen Spider restauriert

Flott sieht er aus, der alte NSU Wankel Spider, den der Stendaler Jörg Punzel im Clubraum des Vereins Nordwall Classic Garage in Stendal präsentiert. Vor allem, wenn man bedenkt, in welchem schlechten Zustand das Auto gefunden wurde, hinter dem Cabriolet liegt eine spannende Geschichte, nichts an dem Wagen erinnert mehr an den Zustand, in dem er vor einigen Jahren zugemüllt in einer Scheune in Kleinmachnow bei Berlin stand. Neuer Lack glänzt dem Betrachter in knalligem Rot entgegen, neue Scheinwerfer sind eingebaut und die Felgen blitzen silbern im Licht, dass der Oldtimer wieder vorzeigbar ist, ist dem Engagement von Jörg Punzel und einer Fachwerkstatt in Tübingen zu verdanken. Nach 42 Jahren Stillstand war einiges an Arbeit notwendig, um das Auto wieder in Schuss zu bringen.

So musste der Spider komplett in seine Einzelteile zerlegt und mit 3.000 Bar wassergestrahlt werden, die Karosserie des Wagens konnte mit umfassenden Schweißarbeiten wieder in Form gebracht und gerichtet werden, in Tübingen bekam der Motor eine Generalüberholung. Vier Jahre dauerte die Restauration des besonderen Wagens, von dem es weltweit noch etwa 200 Stück geben soll. Eine echte Rarität ist der Zwetsitzer also.

Das Modell, das sich nun im Besitz von Jörg Punzel befindet, ist Baujahr 1967, insgesamt 2375 Stück wurden weltweit zwischen 1964 und 1967 gebaut. Punzel ist der achte Besitzer des Wagens. Der Oldtimer kann eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 155 Kilometer pro Stunde erreichen. Auf dieses Tempo kommt er dank eines etwa 500 Kubikzentimeter großen Wankelmotors mit 50 PS.

Doch nicht nur der Wagen sollte am Abend der Präsentation in der Nordwall Classic Garage im Vordergrund stehen, auch

dessen Namensgeber stellte Jörg Punzel in einem Vortrag vor. Der Wankelmotor ist nach dem Heidelberger Felix Wankel (1902–1988) benannt, dieser entwickelte als Maschinenbau-Autodidakt einen Kreiskolbenmotor, den er erstmals 1960 auf einer Versammlung des Vereins Deutscher Ingenieure vorgestellt hat. Der Name Wankelmotor entstand. Nur drei Jahre später konnte auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt das erste Auto mit Wankelmotor präsentiert werden - der NSU Wankel Spider. Das Modell ist das weltweit erste Serlenfahrzeug mit 'Wankelmotor'.

Die Abkürzung des Unternehmens NSU steht für Neckarsulm und wurde im Laufe der Firmengeschichte den verschiedenen Namen des Unternehmens zuvorgestellt. Zum Beispiel firmierte das Unternehmen 1889 als Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik oder von 1914 bis 1925 als Neckarsulmer Fahrzeugwerke Aktiengesellschaft. Zur Entwicklungszeit des Wankelmotors war das Unternehmen als NSU Motorenwerke Aktiengesellschaft bekannt. 1968 fusionierte NSU mit dem Unternehmen Auto Union zur Audi NSU Auto Union AG. Diese firmierte sich 1985 in Audi um. Heute ist das Unternehmen unter dem Namen NSU GmbH – die Traditionsgesellschaft der Audi AG – eine Tochter des Autoherstellers Audi.

Der NSU Wankel Spider feierte auch im Motorsport einige Erfolge. Karl-Heinz Panowitz konnte sich im Jahr 1966 mit seinem Wagen Deutscher Rallyemeister aller Klassen nennen. Sigfried Spiess gewann mit seinem Spider 1967 und 1968 die Deutsche Bergmeisterschaft aller Klassen,



151 Jahre NSU

Treffen bei Mo's Bike Treff in Krefeld

Unsere hyper-aktive NSU Szene vom Niederrhein war über alle Kanäle, am trommele wie jeck', wir müssen das Treffen vom Vorjahr bei Mo's Bike Treff in Krefeld unbedingt wiederholen, nun eben NSU-151. Mein Kanal für alles von NSU ist Detlef Kastner (Vorsitzender der NSU Prinz IG), er hatte mich freundlicherweise informiert und ich dachte, die 60km kannst Du Deinem SPIDER bei herrlichem Wetter doch antun.

Ohne A57 wollte ich mal die B-Route über Grevenbroich/Korschenbroich/MG-Willich nach Krefeld probieren, landete jedoch mitten in Willich, Op dr Eck' wo es nur ALT gibt. Die drei am Stehtisch vor der Kneipe trauten Ihren Augen nicht, wer da mittags um Ihre Ecke fahren wollte. Endlich angekommen traute ich meinen Augen nicht, wie zum 150sten Treffen wieder drei Reihen voller NSU, das lückenlose Produktionsprogramm von der Quickly bis zum K70, einer schöner als der andere und dazu noch die herzliche Begrüßung von Petra Keuenhoff. Der Treffpunkt ist eigentlich nur ein großer Parkplatz zum Glück mit gut organisierter Frittenbude.

Wie bei jedem NSU Treffen gibt es immer etwas Neues zu berichten. Alfons Burghardt sein SPIDER wurde gesichtet, er heißt nun RW 67 und gehört Rainer Waters. Nach langen Ver-

handlungen haben Sie sich offensichtlich geeinigt. Rainer kam mit Hardtop, er weiß noch nicht so richtig wohin mit dem Teil, wird sich wohl ein Gestell bauen zur Lagerung. Und Kollege Stratmann hat nun neben seinem silbernen auch den roten SPIDER fertig. Ein super Fahrzeug mit MAZDA MX 5 Sitzen und Kopfstützen in den SPIDER Farben und Sicherheitsgurten mit 2 Schlössern, Rolle am hinteren Cabrio-Rahmen. Wie seit 5 Jahren in seinem silbernen SPIDER fährt er die hinteren Motorlager aus dem AUDI Regal (A6 Motorstütze) ohne Karosserie Änderung. Da das Teil bei uns knapp ist, hier die Teil Nr. 4D0199267. Die Halter dazu sind Eigenbau, 90° Winkel aus Vollstahl. Man muss nur am Motorträger die 2 Laschen kurz anflexen, damit man sie in gleicher Position 90° zum Träger biegen kann und wieder festschweißen, vielleicht ein neues Ident Teil.

Es war mal wieder schön, so viele NSU zu sehen, wenn auch nur kurz, ein gutes Treffen für ‚Zwischendurch‘. Danke an das Team der NSU-Freunde vom Niederrhein, wie Sie uns alle zusammengetrommelt haben. Gut möglich, dass sich dort ein jährliches Treffen anbahnt, bestimmt auf bald NSU-152?

Mit rotierendem Gruß,
Reinhard Langer



Hintere Motoraufhängung aus dem Audi A6



Sitze aus dem Mazda MX 5 im Wankel-Spider Design mit Kopfstützen

Hommage an den Kreiskolbenmotor im Augsburger Mazda Museum



Mit einer außergewöhnlichen neuen Dauerausstellung feiert das Mazda Classic – Automobil Museum Frey ein ganz besonderes Motorenprinzip. Die Sonderschau ROTATION versammelt nahezu alle Mazda Modelle mit Kreiskolbenmotor, von ikonischen Serienmodellen bis hin zu wahren Exoten und erfolgreichen Rennwagen.

In einem Kreiskolbenmotor ersetzen rotierende Scheiben die Auf- und Abwärtsbewegung der Kolben in einem klassischen Hubkolbenmotor. Dies ermöglicht eine außergewöhnliche Laufruhe, minimale Geräuschemissionen, eine platzsparende Bauweise und ein geringes Gewicht. Das erste Modell, bei dem Mazda auf diesen besonderen Antrieb setzte, war der Mazda Cosmo Sport 110 S, der 1967 vorgestellt wurde. Mit diesem Modell legte auch Walter Frey Ende der 1980er Jahre den Grundstein für seine private Mazda Sammlung, die 2017 zur Eröffnung des Augsburger Mazda Classic – Automobil Museum Frey führte.

Im Laufe der Jahrzehnte folgten sowohl bei der Mazda Motor

Corporation als auch im Augsburger Mazda Museum weitere Modelle mit Kreiskolbenmotor. In einer spannenden Zeitreise zeigt die Ausstellung unter anderem einen Luce R130, den Wankel-Bus Parkway Rotary 26, den R100 sowie die RX-Reihe mit dem RX-9 als absoluten Exoten. Abgerundet wird die Schau durch Replika der Rennwagen Mazda RX-7 SA22C von 1979 und Mazda RX-7 Rallye Gruppe B von 1984.

Nachdem mit dem Produktionsende des Mazda RX-8 im Jahr 2012 auch die Fertigung von Kreiskolbenmotoren eingestellt worden war, nahm der Automobilhersteller aus Hiroshima sie im Juni 2023 wieder auf: Im Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV (Energieverbrauch kombiniert 1,0 l/100 km und 17,5 kWh/100 km, CO₂-Emissionen: 21 g/km, CO₂-Klasse: B; Kraftstoffverbrauch kombiniert und CO₂-Klasse bei entladener Batterie: 7,6 l/100 km, CO₂-Klasse: F) feiert der Antrieb sein Revival. Zuletzt erreichte Mazda mit über zwei Millionen produzierten Kreiskolbenmotor-Fahrzeugen einen historischen Meilenstein.

Das Mazda Classic – Automobil Museum Frey ist aus einer der weltweit größten privaten Mazda Sammlungen entstanden und befindet sich mitten in der Augsburger Innenstadt (Wertachstraße 29b, 86153 Augsburg). Das Museum mit der Sonderschau ROTATION ist montags bis donnerstags von 12 bis 17 Uhr sowie freitags bis sonntags und an den meisten

Feiertagen von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Alle Informationen rund um besondere Veranstaltungen und Aktionen von Mazda Classic sind auf der Website <https://mazda-classic-frey.de> zu finden.

Presseportal Mazda Deutschland



xxx



xxx



xxx

Angebot - Spider Ersatzteile (unverbindlich, solange Vorrat reicht)

Jürgen Kühner, Birkenstr.16, 96253 Untersiemau, Tel.: 09565/949514, Fax : 09565/949536, kjk@barby-kuehner.de

Abdeckblech Bremsscheibe Vorderachse	40,-	Felgen 4.00x12 gebr. schlauchlos	30,-
Abdeckklappe Kofferhaubenverschluss, neu	5,-	Felgen 4.00x12 gebr., schlauchlos	30,-
Abdeckleiste für Brüstung, Eloxal neu	100,-	Fronthaube, neu, mit kleinen Dellen	300,-
Abdeckung für Frontlüftungsgitter, neu	50,-	Frontscheibe neuwertig	600,-
Abdeckung für Motor 056 63 00 320 000 neu	200,-	Fußmatte rechts.....	50,-
Abdeckung Tunnelende 0566300095000	30,-	Generator 14V 35A neuwertig	280,-
Abtriebswellenlager FAG 512124	100,-	Getriebe Reparatur Werkzeug mit Anleitung	250,-
Achsschenkel kompl. Einbaufertig mit: Silentblock, Druckscheiben, Buchsen Kleinteilen, Bremsscheibe, Abdeckblock, Nabe, Achs- schenkelbolzen,		Haltegestell für Schaltgabelverlängerung	300,-
Lenkhebel, Lagerstück unten; alles Neuteile	660,-	Haken für Verdeck 056 6200 020 neu	75,-
Achsstulpen mit Wellendichtung, neu	80,-	Hallgeber Bosch Innenmontage 1230500221	140,-
Aggregatedeckel glasperlengestrahlt,bebolzt, einbaufertig 5020101505000	400,-	Handbremshebel kompl., neuwertig	50,-
Anschlaggummi Hohlfeder.....	10,-	Handbremshebel-Kleinteile	a.A.
Anschlagtassen hinten KTL u. I. 0565800(01)509	20,-	Handbremsseilzug	30,-
Anschlagtassen vorne KTL u. lackiert 0401800010.....	20,-	Heckseitenteil-Verkleidung gebr.....	VB
Antriebsschiebemuffen	80,-	Heizungshebelknopf	5,-
Antriebswelle neu	250,-	Hinterachsstulpe mit Wellendichtung, neu.....	120,-
Ausrücklager, neu	200,-	Hinteres Seitenteil links, neu	600,-
Außenspiegel Hella, System Talbot, Original.....	250,-	Hinteres Seitenteil rechts, neu.....	600,-
Befestigungslager Querstabi,außen,kompl.....	30,-	Hinterrad Gelenkgabel außen gebraucht, sehr gut.....	95,-
Behr Kühlerthermostat	110,-	Hinterrad Gelenkgabel innen gebraucht, sehr gut	50,-
Blinkleuchte komplett.....	50,-	Hohlfeder-Hinterradaufhängung	10,-
Blinkleuchtenchromring	20,-	Hupenemblem NSU Wankel Spider mit Chromring	90,-
Blinkleuchteneratzglas	28,-	Instrumententafel neu	50,-
Bodenwanne vorne, Mitte, 56 63 00 017 000 neu	400,-	Kabelbaum, Neuanfertigung	980,-
Bosch Scheinwerfer 301500004 neu nicht lieferbar	210,-	Kennzeichenanbauleuchte Hella, Stoßstange	25,-
Bremsankerplatte gebr. KTL beschichtet	75,-	Kofferraumhaube neu, mit kleinen Dellen.....	400,-
Bremsbacken belegt	15,-	Kolbenlager 48er, ohne Endmaß	45,-
Bremsflüssigkeitsbehälter	25,-	Kolbenlager 80er, ohne Endmaß	80,-
Bremssattelhälften von Fa. FTE überholt	25,-	Kotflügel links, gebraucht, 56 61 00 593 000	250,-
Bremssattelkolben, Durchmesser 38	12,-	Kreuzgelenk für Antriebswelle	50,-
Bremsscheibe gebr., Fabr. ATE, sehr gut	25,-	Kugelköpfe, Linksgewinde	15,-
Bremsscheibe neu, Fabr. Sebro	40,-	Kugelköpfe, Rechtsgewinde	15,-
Bremsscheiben-Abdeckblech Vorderrad, neu	45,-	Kühler-Lüftermotoren	75,-
Bremsscheiben.Nabe neu	100,-	Kühlwasser-Schlauch Ölkühler-Motor	40,-
Bremsscheiben-Nabe gebraucht, gut	60,-	Kühlwasser-Schlauchbogen-Vorlauf hinten	45,-
Deckel-Getriebegehäuse 0621000001	30,-	Kupplungsscheibe neu	280,-
Deckel für Bodenblech neu.....	5,-	Kurbelgriffe	10,-
Deckel für Notsitz, neuwertig	50,-	Lagerflansch Exzenterwelle neu.....	90,-
Differentiallager 062150018 Fabr. SKF440286,neu	160,-	Lagerflansch für Hinterachswelle, schwarz lackiert	60,-
Drehzahlmesser von Fa. GHT überprüft, neuwertig	300,-	Lenkgehäuse links u. rechts, neu, kompl.....	100,-
Faltenbalg Luftfilter-Vergaser, Fabr. Freudenberg	40,-	Lenkrad mit Hupenknopf u. Chromring	300,-
Faltenbalg Schalthebel	40,-	Lenksäule	120,-
Feder Vorderachse KTL beschichtet.....	40,-	Lenkzahnstange	150,-
Federunterlagen	5,-	Luftfiltereinsatz, Frontscheibe	60,-
		Luftklappe mit Federn, neu	20,-
		Motorhaube neu.....	350,-
		Motorlagerelement hinten	40,-
		Motortragrohr 056 58 01 512 000	150,-

Nabe 0565600516	60,-	
Nabenkappen	6,-	
NSU Prinz Frontwappen Kunststoff	30,-	
NSU Prinz Schriftzug gold, gebr. gut	6,-	
NSU Prinz Schriftzug L gebr., sehr gut	5,-	
NSU Prinz Schriftzug, gebraucht, gut	10,-	
Öltemperaturgeber VW M10x1, EL=11mm, 0–150°C	25,-	
Parkleuchten Rep.-satz Glas, Ring, Dichtung, neu	7,-	
Pedal Gummi	4,-	
Querstabi 0405700036 neu	35,-	
Radkappe neu	18,-	
Radlager Hinterradantrieb 25x52x15-C3, C-2Z	8,-	
Radmutter	2,50	
Rahmen für Luftfilter unter Windschutz, sehr gut	70,-	
Rückleuchtenschiene	5,-	
Rückleuchten-Ersatzglas neu	100,-	
Rückleuchten-Unterlage neu	17,-	
Rückleuchten-Unterlage, gebr.	5,-	
Rückleuchten-Unterteile neu	40,-	
Schaltanleitung, Aufkleber für Frontscheibe	5,-	
Schaltgabeln 1-2 Gang	190,-	
Schaltgabeln 3-4 Gang	190,-	
Schalthebel mit Knopf und Kugelschale	20,-	
Schaltmuffe 3-4 Gang	30,-	
Scheinwerfer neu, Fabr. Bosch	150,-	
Scheinwerfer neu, Fabr. Hella	100,-	
Scheinwerfertöpfe lackiert, neu	25,-	
Schräglenker rechts 0675703901 KTL grundiert	150,-	
Schriftzug NSU-Spider, seitlich, neu	300,-	
Silent- und Flanblöcke	8,-	
Spurstangenkugelkopf L Gewinde	15,-	
Spurstangenkugelkopf R Gewinde	15,-	
Starterhebelknopf, Bolzen und Feder	10,-	
Stoßstangenhalter hinten, neuwertig	25,-	
Tachometer überprüft, neuwertig, Stand 0000	300,-	
Tankanzeige von Fa. GHT überprüft, neuwertig	170,-	
Tasse Motorlagerelement	20,-	
Teller-Kegelrad neu, Ritzel 7 Zähne, Kegelrad 34	1250,-	
Thermoschalter Behr Nr. 817006, Stufe 1 88°, Stufe 2	92°C mit Einlöt-gewindemuffe für Kühler	65,-
Torsionsstabilisator Vorderachse	30,-	
Tragrohr für Motor, neuwertig	120,-	
Traverse für Motor neuwertig	50,-	
Trochoide 65PS neu mit Stehbolzen und Z	1700,-	
Türe links, gebraucht	350,-	
Türe rechts, gebraucht	350,-	
Turgriff innen verchromt gebraucht	10,-	
Türverkleidungstasche, gebr., sehr gut	50,-	
Verdeckhaken, neu	75,-	
Vorderachse KtL beschichtet, neu, mit Silentblöcken	1000,-	

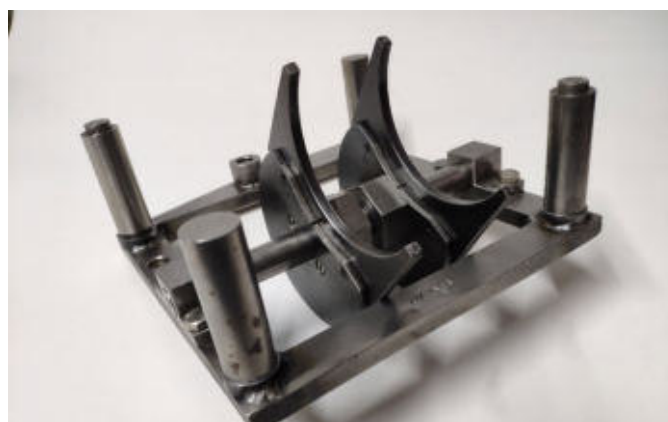
Vorderachskörper gebr., Vorderachsteile, Achsschenkel, neuwertig, usw a.A.
Wasserausgleichbehälter, lackiert, einbaufertig 160,-
Wasserpumpe überholt, mit neuem Lager 300,-
Wasserpumpengleitringdichtung 8,-
Wasserpumpenlager neu 75,-
Windschott, sehr gut 150,-
Zündanlage, Street Fire, Pertronix bestehend aus:
Grundplatte, Zündbox, Zündspule, Zündarm mit Halgeber u. Verdrahtung 1250,-
Zündarm mit neuem Lager und Kontaktsatz 400,-
Zündkerze Mazda NGK SD11A neu 15,-
Zündtrafo Bosch mit Schelle neu 300,-

Alle Teile zzgl. Versand.

Aktuelle Ersatzteilliste zum Download:
<https://barby-kuehner.de/Spider-Ersatzteile.pdf>

Zu den obigen Angeboten löse ich zusätzlich mein üppi-
ges Spider-Ersatzteillager wegen Krankheit komplett
auf. Anfragen bitte möglichst mit Teile-Nummern. Sehr
viele Kleinteile auf Lager.

Jürgen Kühner
Birkenstr. 16
96253 Untersiemau
Tel.: 09565/949514
Fax: 09565/949536
E-Mail: kjk@barby-kuehner.de



Haltegestell Schaltgabel

Impressum

NSU Wankel-Spider-Club Deutschland e.V.
www.wankel-spider.de

1. Vorsitzender
Ulrich Latus
Im Öschle 10
72070 Tübingen
Tel.: 0 70 71 - 79 13 83
Fax 0 70 71 - 93 87 293
E-Mail: 1.Vorsitzender@wankel-spider.de

2. Vorsitzender
Martin Schlockermann
Klopstockstr. 29
59423 Unna
Tel.: 0 23 03 - 290 297
E-Mail: 2.Vorsitzender@wankel-spider.de

Geschäftsführer
n.n

Schriftwart
Claudia Neumann
Sternweg 24
89079 Ulm
Tel.: 07 31 - 4 61 51

Schatzmeister
Hans Eisenschmid
Schlaitdorferweg 6
72666 Neckartailfingen
Tel.: 0 71 27 - 3 57 58

Ersatzteilwart
Uwe Vanester
Kiepelbergstr. 11a
27721 Ritterhude
Tel.: 0 42 92 - 17 07
Fax 0 42 92 - 43 37
E-Mail: Ersatzteilwart@wankel-spider.de

Redaktion & Registerführer
Martin Schlockermann
E-Mail: Register@wankel-spider.de

Bankverbindung
Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen
IBAN: DE26 61 15 0020 0104 8827 60
BIC: ESSLDE66XXX

Der Jahresbeitrag beläuft sich auf 60,- Euro pro Kalenderjahr.

Getriebe-Öl für NSU/Wankel-Spider

Das bisherige TOTAL Transmission BV 75 W 80, Spezifika on API GL 4+ PSA B7I 2330, wurde umbenannt in TOTAL Transmission GEAR 8 API GL -4+ PSA B 7I 2330 (vielleicht steht das noch irgenwo herum) aber die Franzosen haben der Produktreihe nun einen neuen Namen verpasst der da lautet :TOTALenergies TRAXIUM Gear 8 75W- 80 API GL -4 PSA B 7I 2330.

Vielen Dank an Helmut Huber für diesen Hinweis.

Wasserschläuche für den NSU/Wankel-Spider

Originale Wasserschläuche sind für den NSU/Wankel-Spider nicht mehr zu bekommen. Daher hat sich unser Clubkamerad André Rooseleir mal in seinem Seat-Neuteilelager umgeschaut und ist dort fündig geworden. Der Seat-Wasserschlauch mit der Bezeichnung 6K0121049G kann entsprechend der Anleitung (siehe Bild unten) in vier Teile unterteilt und problemlos im Spider eingesetzt werden. Der Schlauch wurde auch im VW (Polo Classic, Caddy, ...) verbaut und kann daher auch bei Volkswagen erworben werden.



Club-Bekleidung

Die neue Club-Bekleidung kann weiterhin bei unserem 2. Vorsitzenden Martin Schlockermann bestellt werden. Zur Zeit haben wir folgende Textilien im Angebot, die nach Bestellung angefertigt werden:

Softshell-Jacke rot.....54,00 €
Softshell-Jacke schwarz.....54,00 €
Herrenhemd weiß kurzarm..40,00 €
Herrenhemd weiß langarm..43,00 €
Herrenpolo mit Brusttasche .35,00 €
Damen " ohne Brusttasche .33,00 €



Neues Bankkonto des NSU/Wankel-Spider-Club

Seit dem 1.11.2024 hat der NSU/Wankel-Spider Club Deutschland e.V. ein neues Bankkonto:

Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen
IBAN: DE26 6115 0020 0104 8827 60
BIC: ESSLDE66XXX

Bitte nicht mehr das als KOnto für Zahlungen an den Spider-Club benutzen.

AUTO FREY GmbH

Flotowstraße 1
86368 Gersthofen

Tel. 0821/49011-0

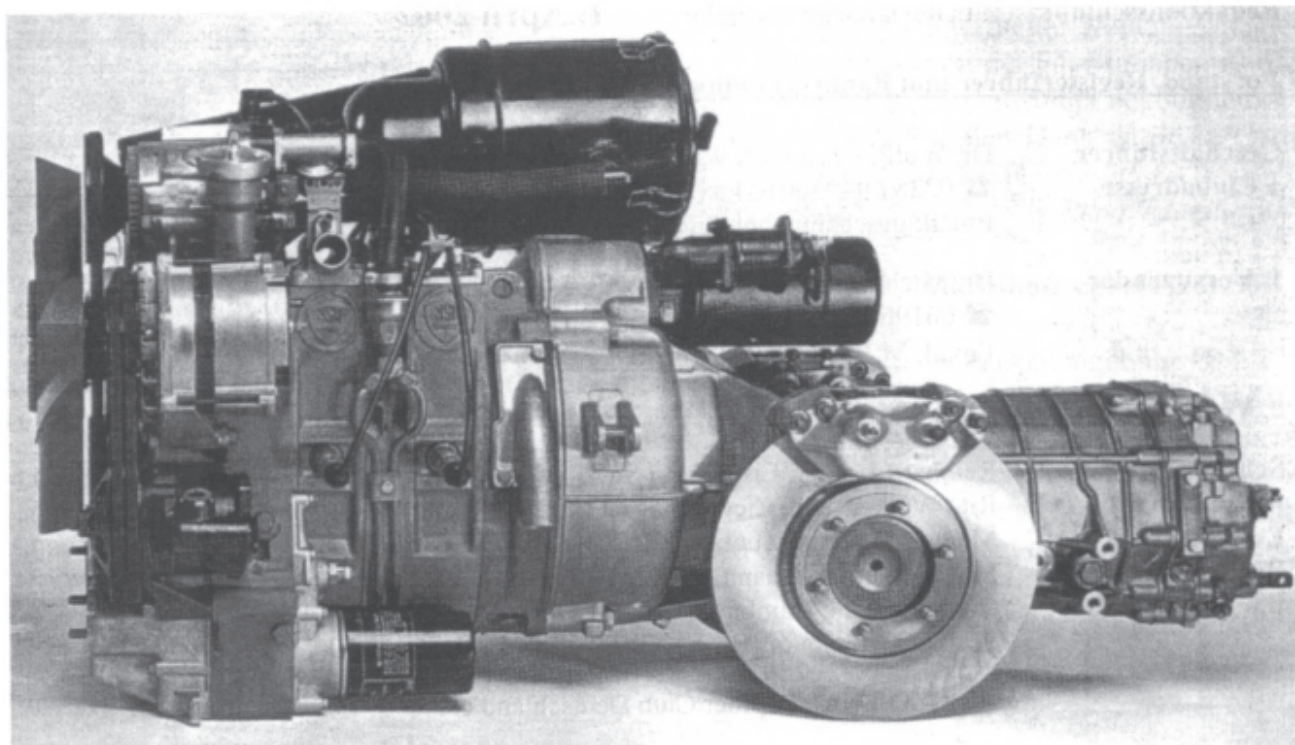
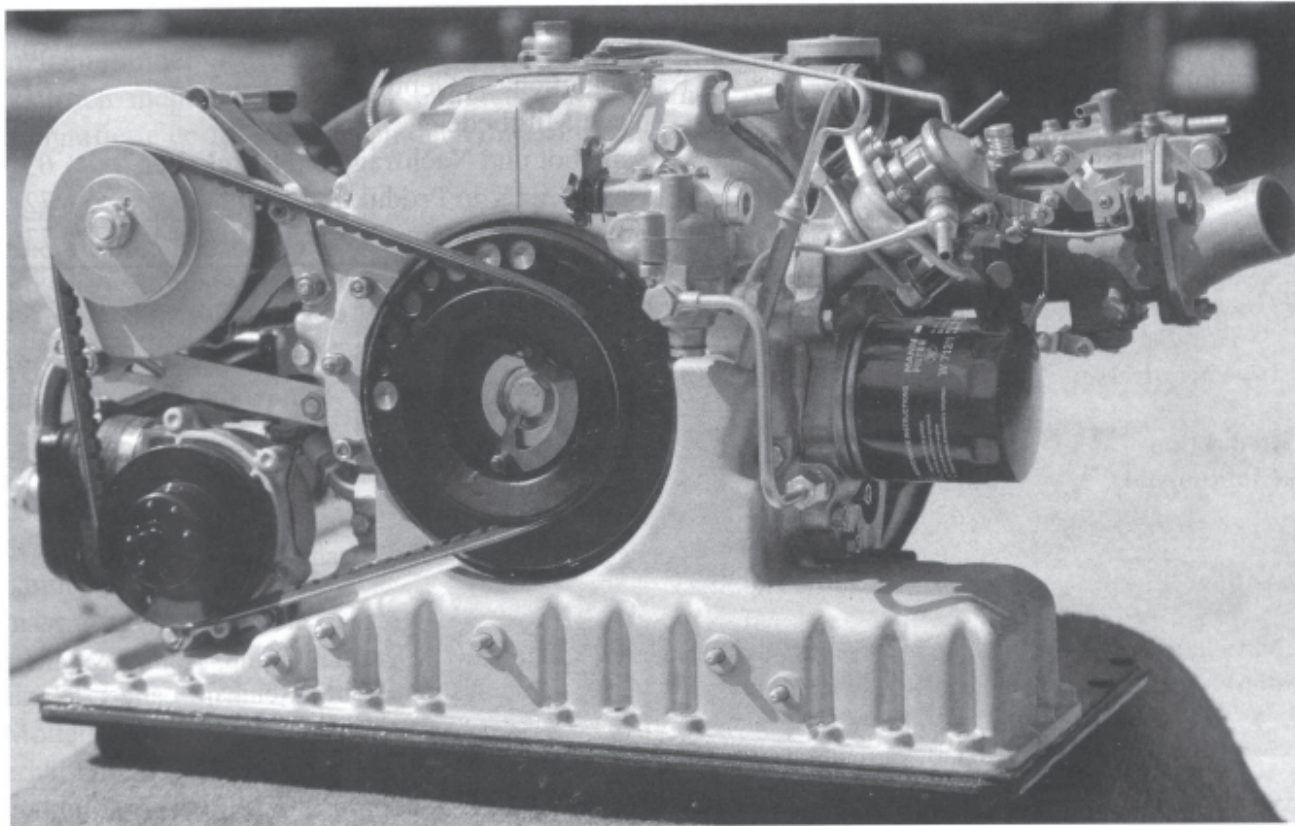
Fax 0821/49011-50

www.auto-frey.com

*Ihr Mazda-
Wankelspezialist
im Süden
Deutschlands*

Ro TECH

ROTATIONSKOLBENTECHNIK



Wir haben die Sonderumbauten und Verbesserungen der Spidermotoren entwickelt. (Dichtleisten aus Keramik, Ro80 Kolben mit Spezial-Exzenterwellen für Spidermotoren, verstärkte Wasserpumpen und bessere Ölkühler. Wir liefern Zündanlagen für Spider + Ro80 Motoren (kontaktlos mit Audi-Hallgeber)
Spezialität Spiderrennmotoren 65 - 90 PS mit homologierten Vergasern und haltbare Ro80 Motoren.
Alle Gummitteile auch für Hardtop lieferbar (Profile), Motordichtsätze, sowie Gleitlager wieder lieferbar

Angebote ROTECH

<i>Artikel</i>	<i>Einzelpreis in Euro</i>
• Wasserpumpen mit Keramik-Gleitringdichtungen generalüberholt, je nach Zustand	ab 200,-
• Wasserpumpenlager, incl. Gleitringdichtungen Spider / Ro80	35,-
• Zündanlagen HKZ (Hall oder Kontakt) für alle Fahrzeuge je nach Aufwand (ab 400,- Euro)	auf Anfrage
• Drehzahlmesser (Umbau für HKZ, nach Zustand & Aufwand)	ab 150,-
• Benzinpumpe Ro80 / Spider im Tausch	100,-
• Elektrische Benzinpumpe Ro80 / Spider	85,-
• Spider Motorabdichtsatz (Papier, wie original) excl. Auspuffdichtungen	130,-
• Spider Getriebeabdichtsatz, Papier	65,-
• O-Ring Sätze, verschiedene Dichtungen	auf Anfrage
• Ro80 Ölkühler-Umbau auf Spider, die alten Ölkühlerschläuche werden nur gekürzt weiterverwendet Der Kühler wird, wie der Originalkühler flach eingebaut	500,-
• Getriebeüberholung (je Zustand) beinhaltet neue Synchronringe und Lager inkl. Rückwärtsgangritzel (verhindert Zerstörung des 2. Gangrades)	ab 2.000,-
• Dichtelemente verschiedenster Ausführungen auch für Rennmotoren (Dichtleisten, Bolzen, Seitenstreifen mit hartverchr. Kuppen, sämtl. Federtypen aus original NSU- und besseren Materialien) z.B. Dichtleisten aus Keramik (seit Jahren bewährt)	auf Anfrage pro Stück 229,-
• Trochoiden Spider, Ro80, neu und gebraucht	auf Anfrage
• Original Lagersätze (Haupt-, Exzenterwellenlager)	auf Anfrage
• Getriebelager (Differenziallager, Schrägkugellager, Ausrücklager)	auf Anfrage
• Neue oder generalüberholte Spider Exzenterwellen in verschiedenen Ausführungen	ab 700,-
• Motorüberholung Spider 50, 65 oder 90 PS, Ro80, M35 uvm. (Preise je nach Aufwand)	auf Anfrage
• Ro80 Motoren, neu mit nicht brechenden Seitenstreifen, verbesserten Dichtbolzen und vieles mehr auf Anfrage	auf Anfrage
• Ölwanneblech, verstärkt - 5mm, lasergeschnitten mit gefräster Aluschale, abgedichtet mit Vitonring, am Blech verschraubt. Gewinde für Stehbolzen geschnitten, gestrahlt und gelb verzinkt. Lage und Länge der Stehbolzen kann je nach Konstruktion leicht geändert werden.	300,-
• Alurahmen, aus dem Vollen gefräst und mit umlaufenden Vitonring zur Vergrößerung der Ölwanne in 2l Öl inkl. Verlängerung des Ölsiebes im Tausch	200,-
• Verstärkungsblech für alte Ölwanne, lasergeschnitten, gestrahlt, gesenkt und gelb verzinkt verbessert die Korkabdichtung	100,-
• Bootsmotor-Trochoiden für Ro80, deutlich verbesserte Drehmomente im unteren Bereich oder Ro80-Trochoide letzte Ausführung, neu	ab 1000,-
• Ro80- oder Spider-Kolben neu und gebraucht	auf Anfrage
• Ro80-Kolben Umbau auf bessere, nicht mehr brechende Seitenstreifen in diversen Ausführungen sowie bessere Dichtbolzen	ab 400,-
• Viele Gummiteile für Spider & Ro80, z.B. Hardtop-Fenstergummi (Seitenscheibe)	50,-
• Lufteinlass-Zierritter unter der Scheibe (Nachbau)	80,-
• Andere Teile auf Anfrage	
• Schleifarbeiten aller Art (Parallel- und Innenschliff Trochoide, Schliff der Seitenteile, Exzenterwelle uvm)	

Auch Einzelrestaurierung von Motorteilen möglich, z.B. Seitenteil schleifen und härten inkl. neuer Froststopfen für verschiedene Motortypen.

Demnächst lieferbar:

Neue W2000 Trochoide (Nachbau) sowie sämtliches dazugehöriges Dichtmaterial.

Alle Preise zuzüglich 19% Mwst!

Dr. Michael Fabritius

ROTECH

Mozartstr. 17

65812 Bad Soden / Ts

Tel.: 06196 - 2 34 68

Fax. 06196 - 6 30 18

E-Mail: m.fabritius@t-online.de



Dynamik kennt
kein Verfallsdatum

