

NSU-WANKEL

SPIDER JOURNAL



Impressionen Herbsttreffen im Sauerland



Wunderschöne Ausfahrten am Samstag



Viele bunte Spider



Besuch im Technikmuseum in Freudenberg



Ist da vielleicht auch ein Wankel-Motor drin?



Spider fahren macht Hund und Frauchen glücklich



Kaffeetrinken bei Angelika und Volker Alberts

Grußwort

des 1. Vorsitzenden

Vor gut 60 Jahren wuchs nicht nur die Euphorie um das „Wunderaggregat“ des Kreiskolbenmotors in ungeahnte Höhen, auch der enorme Erwartungsdruck der Lizenznehmer und der Fachwelt gegenüber NSU wurde immer größer.

Nach der Vorstellung des NSU/WANKEL-SPIDER im Jahr 1963 entbrannte ein wahrer Meinungskrieg zwischen den hoffnungsvollen Befürwortern der Kreiskolbenmotoren und den als eher traditionalistisch angesehenen Verfechtern der Hubkolbenmotoren. -Die heutige Diskussion um Verbrenner- oder Elektromobilität lässt grüßen-.

NSU musste liefern, um Kapitalgeber und Lizenznehmer bei Laune zu halten. Ohne ausreichende Entwicklungs- und Erprobungszeit ging man Ende des Jahres 1964 mit dem Wankelspider in Serienproduktion. Die Käufer wurden zu „Testfahrern“, was man auch offen kommunizierte. Rasch verbreitete sich die Nachricht, dass die Motoren noch erhebliche „Kinderkrankheiten“ von schnell verschlissenen Dichtelementen bis zu kapitalen Motorschäden hatten. Dazu kam das Problem, dass die NSU-Werkstätten und deren Mechaniker auch mangels ausreichender Schulungen und Routine bei der Fehlersuche oft absolut überfordert waren, mit einem Auto, das neben dem völlig neuartigen Motorenprinzip noch zahlreiche weitere technische Neuerungen, wie Hochleistungszündung, hydraulische Kupplung, Wasser- anstatt Luftkühlung und vieles mehr hatte.

Reihenweise wurden Motoren ausgebaut, an das Werk zur Überholung geschickt und wieder eingebaut. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden die Motoren stetig weiterentwickelt und verbessert. Diese Erkenntnisse flossen dann auch in die Entwicklung der bereits begonnenen Entwicklung des Zweischeiben-Wankelmotors für der NSU R0 80 ein.

Um die Tauglichkeit des neuen Antriebskonzeptes im Rennsport unter Beweis zu stellen, entschloss man sich zum Sportjahr 1966 den Wankelspider im Automobilrennsport einzusetzen. Eine mutige Entscheidung und große Herausforderung, die jedoch mit dem sensationellen Gewinn der Deutschen Rallyemeisterschaft für Grand-Tourisme-Wagen im

Jahr 1966 durch Karlheinz Panowitz und Copilot Rainer Strunz beeindruckend gelungen ist. Zusätzlich konnte Siegfried Spiess im selben Jahr den Vizemeister-Titel und in den Folgejahren 1967 und 1968 den Titel Deutscher Bergmeister aller Klassen einfahren.

Die Sensation um das „Wunderauto“ war perfekt.

Mit einer Sonderausstellung in der Motorworld Böblingen erinnert der Spiderclub an den Böblinger Rennfahrer Karlheinz Panowitz und dessen sensationellen Erfolge.

Bei der Ausstellung werden aus einem breiten Fundus des im Besitz des NSU/WANKEL-SPIDER-CLUB befindlichen Panowitz – Nachlasses zahlreiche Fotos, Urkunden, Abzeichen und schriftliche Dokumente präsentiert.

Aus diesem großen Panowitz-Nachlass wurde von Martin Schlockermann ein umfangreiches Buch mit originalen Fotos und Zeitungsberichten erstellt. Dieses Buch mit dem Titel „Campione“ Karlheinz Panowitz soll rechtzeitig zur Ausstellung erscheinen.

Datum der Ausstellungseröffnung ist Freitag, 6. Februar 2026, der Vorabend des Technik- und Ersatzteiletags unseres Clubs in Tübingen-Hirschau.

Ein Grund mehr, an diesem Wochenende in den Süden der Republik zu reisen.

Technikspezialist Paul Güntert und weitere Clubkollegen werden wieder spannende Themen von der Wartung bis zu sehr speziellen und tiefgreifenden Technikthemen aufgreifen. Schon bekannt ist, dass die Themen Zündung samt alternativen Zündanlagen und Zündkerzen, sowie Kupplung und Aufarbeitung bzw. Nachfertigung von Motor- und Getriebeteilen auf der Agenda stehen werden. Auch für Neueinsteiger die Gelegenheit, sich in die Spider-Technik einzufuchsen und sich mit anderen Spiderfahrern auszutauschen und von deren Erfahrungen etwas mitzunehmen.

Zum Frühjahrstreffen laden Rainer und Waltraud Waters am Pfingstwochenende nach Rees-Haldern am Niederrhein ein. Hier nochmals der Appell, sich rechtzeitig anzumelden. Für ein Herbsttreffen im Jahr 2026 hat sich bis jetzt noch kein Clubmitglied als Ausrichter gemeldet. Deshalb der Aufruf an die Mitglieder auch einmal ein Treffen auszurichten. Das Vorstandsteam steht gerne zur Unterstützung bereit. Also: nur Mut!

Nun wünsche ich viel Spass bei der Lektüre des von Martin Schlockermann wieder hervorragend gestalteten Spider-Journals.

Ihr Ulrich Latus, 1. Vorsitzender



Norisring Rennen Nürnberg 1968 - Sieger: Karlheinz Panowitz



Karlheinz Panowitz und Copilot Rainer Strunz - Deutsche Rallyemeister für GT-Wagen 1966 auf NSU/Wankel-Spider

Herbsttreffen in Attendorn im Sauerland

Text: Martin Büdenbender, Bilder: Dirk Vogel

Hätte es nicht in Strömen geregnet, hätten die knapp 20 NSU/Wankel-Spider, die am 4. Oktober von der Nordhelle kommend in in Herscheid eintrafen, wohl mehr Aufmerksamkeit erregt. Der Anblick des kompakten zweisitzigen Cabriolets ist in der Ebbegemeinde nichts Neues. Der Herscheider Volker Alberts besitzt eines und dreht damit an lauen Sommerabenden ab und an eine Runde durch das märkische Sauerland. Aber knapp 20 Spider auf einen Blick, das war schon außergewöhnlich. Zwischen 1964 und 1967 wurden nur etwa 2400 dieser schicken Cabrios gebaut. Lediglich etwa 700 haben die Jahrzehnte überlebt, und davon sind nicht einmal 200 fahrbereit. Was heißt, dass am besagten regnerischen Okto-

bertag knapp zehn Prozent aller fahrbereiten NSU-Spider auf Herscheids Straßen unterwegs waren.

Zweimal jährlich treffen sich die Mitglieder des des NSU/Wankel-Spider-Clubs Deutschland e.V. zu einer gemeinsamen Ausfahrt. Im Juni erkundeten sie mit ihren Oldtimern die Rhön und im Herbst stand das märkische-Sauerland auf dem Programm. Gastgeber war Club-Mitglied Volker Alberts, der ein abwechslungsreiches, dreitägiges Programm mit Ausflügen in das Freudenberger Technikmuseum und zur Atta-Höhle organisiert hatte.



Gruppenbild mit Spider und Mitglieder

Der gesellige Abschluss des Treffens fand beim Gastgeber statt. Bei Kaffee und Kuchen ließen die Teilnehmer, die aus ganz Deutschland und sogar aus den Niederlanden gekommen waren, die vergangenen drei Tage noch einmal Revue passieren. Dabei wurde natürlich auch ausgiebig gefachsimpelt.

„Was uns vereint, ist die Begeisterung für diese kleinen Cabrios, die technisch etwas besonderes darstellen“, spricht der Club-Vorsitzende Ulrich Latus allen Teilnehmern aus dem Herzen.

Das Besondere sei nicht allein das kompakte, sportliche Aussehen des Spiders, sondern vor allem sein innovativer Motor. Der nach seinem Erfinder Felix Wankel benannte Wankel-Motor habe in den 1950er Jahren in der Automobilbranche für Furore gesorgt. 1963 wurde er, eingebaut in einen modifizierten NSU Sportprinz, auf der IAA erstmals präsentiert. Er ist ein Rotationskolbenmotor, der die Verbrennungsenergie direkt in eine Drehbewegung umwandelt. Die Auf- und Abbewegung eines Kolbens wie im herkömmlichen Motor ist weniger effizient. Von der neuen Antriebstechnik sei die Automobilbranche damals so begeistert und von ihrem Erfolg so überzeugt gewesen, dass nahezu alle namhaften Hersteller Lizenzen erworben und mit Wankelmotor-Antrieben experimentiert hätten, erklärt Ulrich Latus.

Zur Reihe der in der Folgezeit mit Wankelmotoren ausgestatteten Fahrzeuge gehörte unter anderem der spektakuläre Mercedes C111. Überzeugter Verfechter dieser Technik war und ist der japanische Automobilkonzern Mazda, der mit Wankelmotoren betriebene Autos seit 1967 bis heute in seinem Programm hat. Aktuell ist mit dem Mazda MX-30 R-EV sogar in einem Plug-in-Hybrid ein Wankelmotor eingebaut. Bei NSU, das 1969 mit der Auto Union GmbH (ab 1985 Audi) fusionierte, wurde der Wankel-Spider bis 1967 gebaut. Danach erlebte der Wankelmotor mit dem legendären „Ro 80“ eine Blütezeit. 1967 wurde er zum Auto des Jahres gekürt. Zehn Jahre später wurde seine Produktion jedoch eingestellt.

In Volker Alberst Werkstatt bietet sich die Gelegenheit, einen Blick in den Motorraum eines Spiders zu werfen. Er ist im hinteren Fahrzeugbereich unter einer Klappe untergebracht und erstaunlich kompakt. Drehfreudigkeit und Laufruhe im oberen Drehzahlbereich zeichnen ihn aus, Kühler und Tank befinden sich im vorderen Bereich. Daraus ergibt sich eine ausgewogene Gewichtsverteilung. Hinzu kommt das mit 700 Kilogramm geringe Gewicht des 3,58 Meter kurzen Fahrzeugs. Das erklärt, weshalb der Wankel-Spider früher überaus erfolgreich bei Rallyes startete. 1966 wurde Karl-Heinz Panowitz Deutscher Rallyemeister aller Klassen mit dem



Besuch des Technikmuseums in Freudenberg



Mit Dampfkraft angetrieben



Zirkus Museum Freudenberg



Gemütliches Beisammen sein

NSU/Wankel-Spider, 1967 und 1968 wurde Siegfried Spieß Deutscher Bergmeister

So eilig haben es die heutigen Spider-Fahrer nicht. Bernd Maier, Inhaber einer Autowerkstatt in Lüdenscheid und seine Gattin Ulla genießen lieber gemütliche Touren mit ihren beiden Oldtimern. Eigentlich sei der Spider für ihn kein Thema gewesen, erinnert er sich, Doch dann habe ihn seine Frau überredet, „den Trümmerhaufen, der da seit Jahren in der Werkstattecke stand, endlich einmal zu restaurieren.“ Dabei hätten sie weniger die technische Vorzüge des Fahrzeuges interessiert. Vielmehr habe dessen „Niedlichkeitsfaktor“ eine Rolle gespielt. „1997 habe ich zusammen mit meiner Frau mit der Restaurierung begonnen. 1999 war er fertig.“ Die ersten Fahrten im schneeweißen Spider entschädigten für die viele Arbeit, die das Ehepaar investiert hatte. Damit auch die beiden Töchter mitfahren könnten kam später ein zweiter Spider hinzu. Gefahren werde fast immer mit offenem Verdeck, versichert Bernd Maier und erinnert sich an einen Fototermin für einen Zeitungsbericht, als er vor einigen Jahren sogar im Schnee vor Schloss Neuenhof offen vorgefahren war,

Gastgeber Volker Alberts besitzt seinen Spider seit 25 Jahren, war aber schon davor begeisterter NSU-Fahrer. Mit 18 Jahren, den Führerschein frisch in der Tasche, „habe ich einen etwa sieben Jahre alten NSU 1000 für kleines Geld von meiner Tante übernommen.“ Der wendige Wagen mit seinem spritzigen Motor begeisterte den Herscheider nachhaltig, der der Marke NSU fortan die Treue hielt. Besonders der Spider habe es ihm angetan.

Anmerkung des Vorstands:

Der Vorstand des NSU/Wankel-Spider-Club Deutschland e.V. bedankt sich ganz herzlich bei Martin Büdenbender für diesen wunderschönen Bericht und Dirk Vogel für die traumhaften Fotos.

Ebenso bedankt sich der Vorstand, auch im Namen seiner Mitglieder, ganz herzlich bei Angelika und Volker Alberts für die Ausrichtung des Herbsttreffens. Am Freitag haben wir die wunderschönen Ausfahrten in „eurer Heimat“ genossen und am verregneten Samstag die Zeit für Benzingsprache in Eurem „Stübchen“.



Hotel Struck in Attendorn



Schiff ahoi



Bei Regen: Unter Deck



Ulrich Latus überreicht Volker Alberts den Wanderpokal und ein Present



Ausfahrten in schöner Landschaft



Spider-Perlenkette



Es wankelt



„Nasenweis“



„Klappe auf“ und die Männer sind begeistert



Seltene Ersatzteile



In Volker „Stübchen“ im Trockenen



„Der Kreis schließt sich – Eine Geschichte in Rot“

1967 war ein Jahr des Aufbruchs – nicht nur für die Welt, sondern auch für unsere Familie. Es war das Jahr, in dem ich in Marburg geboren wurde, und das Jahr, in dem mein Vater, ein leidenschaftlicher Kfz-Mechaniker und Betreiber einer kleinen Tankstelle mit angeschlossener Werkstatt, einen gebrauchten NSU Wankel Spider kaufte. Der Wagen war in einem erbärmlichen Zustand – verbeult, müde, fast vergessen. Doch mein Vater sah mehr als nur Blech und Rost. Er sah Potenzial, vielleicht sogar eine Seele.

Mit Hingabe, Geduld und der Hilfe eines befreundeten Lackierers und Karosseriebauers hauchte er dem kleinen Spider in vielen Stunden Arbeit neues Leben ein. Ich erinnere mich noch heute an die Gerüche in der Werkstatt – Öl, Lack, Metall. Ich bin zwischen Werkzeugkisten, Reifenmontiermaschine, Schraubstock und Öldosen aufgewachsen, habe als Baby in meiner Wiege in dem Raum neben der Fahrzeug- und Waschhalle geschlafen. Benzin im Blut? Ganz sicher. Der Spider war für meine Eltern und mich mehr als ein Auto – er war Bühne, Abenteuer, Familienmitglied.

Ich war das kleine blonde „Bubchen“, wie mein Vater mich immer liebevoll nannte, das auf dem Beifahrersitz ohne Kopfstützen und Sicherheitsgurte saß, während draußen die Welt vorbeizog. Zwischen Schraubenschlüsseln und Geschichten über Technik, Freiheit und Zukunft wurde dieser Wagen zu einem Teil meiner Kindheit – und meines Herzens.

Doch Ende 1968 änderte sich alles. Unsere Familie wurde größer, und der Spider zu klein. Der Abschied war unvermeidlich – und schmerzlich. Ich war zu jung, um die Tragweite zu begreifen, aber alt genug, um zu spüren, dass etwas Besonderes ging. Der Spider wurde verkauft – und fand bald darauf sein jähes Ende in einem Straßengraben im Nachbardorf, als sein jugendlicher neuer Besitzer ihn etwas zu wild um die Kurven trieb. Er konnte nur noch verschrottet werden. Doch für uns blieb er immer „unser Spider“.

Er war Gesprächsthema bei Familienfesten, tauchte auf wie ein alter Freund, der nie ganz gegangen war. Selbst zum 80. Geburtstag meines Vaters wurde ihm ein Lied gewidmet. Und in mir wuchs ein Traum: Eines Tages würde ich wieder einen Spider in die Familie zurückholen.

Die Jahre vergingen. Renault 4, Ford Capri, Mercedes /8, Fiat 500 – viele andere Autos kamen und gingen. Aber keines hinterließ so tiefe Spuren wie der Wankel Spider.

Aus dem kleinen „Bubchen“ wurde ein Mann mit grauen Schläfen, der durch Höhen und Tiefen des Lebens ging – aber das Benzin im Blut blieb. Ich begann vor vielen Jahren, seltene Motorräder der Firma Hans Hecker aus Nürnberg zu restaurieren und zu fahren. Zwischenzeitlich waren es mal fast 20 Stück, heute sind es fünf, gebaut zwischen 1922 und 1955. Dazu gesellt sich eine Müller aus Bologna mit NSU Fox-Motor – restauriert zum Neuzustand.



Das Oldtimer-Virus hat auch meine liebe Frau Manuela angesteckt, und meine Schwester – deren Geburt einst der freudige Anlass für den Verkauf des Spiders war – ist seit Jahrzehnten mit einem Simca-begeisterten Kfz-Meister verheiratet. Unser Familien-Fuhrpark ist ein rollendes Museum: VW Karmann Ghia Typ 14, Simca Rally 2, Simca 1200 S Coupé, natürlich der Spider und die Motorräder – fast alle fahrbereit, und ganz sicher alle geliebt.



Und dann, 56 Jahre nach dem Abschied, wurde der Traum Wirklichkeit. Ich fand „meinen“ Spider. Nicht denselben – aber denselben Geist. Als ich ihn sah, wusste ich: Das ist er! Der rote Lack, die Linien, der Klang des Wankelmotors – alles war da. Als ich den Schlüssel drehte und der Motor erwachte, schien die Zeit für einen sehr glücklichen Moment stillzustehen.

An meinem Geburtstag im Juli stellte ich ihn in den Garten – versteckt, nicht sofort sichtbar und als Überraschung für meine Eltern. Es war ein sonniger Tag und wir hatten zur Beschattung die Sonnenrollos geschlossen, um das Haus kühl zu halten. Als ich die Rollos hochfuhr, hob sich der Vorhang für eine ganz besondere Vorstellung. Meine Eltern sahen ihn – und für einen Augenblick war alles wieder da: die Erinnerungen, die Emotionen, die Geschichte. Ein Moment, der für immer in unseren Herzen verankert ist.



Heute steht er in meiner Garage. Nicht als Museumsstück, sondern als lebendiges Stück Familiengeschichte. Ich fahre ihn nicht nur – ich begegne ihm. Mit jeder Schraube, jedem Problem, jedem Kilometer spüre ich die Verbindung zu meinen Eltern, zu meiner Kindheit, zu einer Zeit, in der Träume noch aus Blech und Benzin gemacht waren.



Es ist ein Geschenk, und ich bin dankbar, dass ich dieses Fahrzeug besitzen, fahren und erleben darf.

Dass ich das einzige noch existierende Foto unseres Spiders aus dem Jahr 1968 im Sommer 2025 mit meinem Vater und „meinem“ Spider nachstellen konnte, ist ein Moment, den ich tief in meinem Herzen bewahre.

Man sagt, Erinnerungen seien wie Sterne – sie leuchten, auch wenn die Zeit sie längst überholt hat. Unser NSU Wankel Spider ist für mich ein solcher Stern. Er erinnert mich daran, wo ich herkomme, und daran, dass manche Träume Geduld brauchen, um Wirklichkeit zu werden.

Und vielleicht, eines Tages, bei einer Ausfahrt, wird jemand den Klang des Motors hören und fragen:

„Konrad, was ist das für ein Auto?“

Dann werde ich lächeln und sagen:

„Das ist mehr als ein Auto. Das ist unsere Familiengeschichte.“

Konrad Hecker



Anmerkung des Vorstands:

Konrad Hecker ist seit diesem Jahr Mitglied im NSU/Wankel-Spider-Club Deutschland e.V. Zusammen mit seiner Frau Manuela hat er, wenn auch noch ohne Spider, am Herbsttreffen teilgenommen. Wir wünschen Euch ganz viel Spaß mit dem Spider und bei den zukünftigen Clubtreffen.

Lebt der Spider 560-2838 noch?

von Martin Schlockermann

Mitte September 2025 erreichte uns die nachfolgende Nachricht:

Sehr geehrter Herr Latus,

Meine letzte Teilnahme an einem Spider-Treffen war in den Achtzigerjahren in Trier. Danach musste ich mich leider von meinem Liebling trennen, weil ich mich um meine drei Söhne kümmern musste und einfach keine Zeit mehr hatte.

Der Spider war mein erstes Auto überhaupt (gebraucht gekauft 1975 mit 52.973 km) - Fahrgestell-Nr. 560-2838, Motor-Nr. 5020-3045.

Ich habe ihn dann 1989 an einen Herrn Rapp aus Ulm verkauft (mitsamt Ersatzmotor aus einem Notstromaggregat: Motor-Nr. 5020-2955).

Vielleicht lebt er ja noch ...

Mit freundlichen Grüßen

Harald Gatermann

Aufgrund unseres sehr gut gepflegten Fahrzeugregisters konnten wir Herrn Gatermann natürlich weiterhelfen. Der Spider wurde 2008 unverändert von Herrn Rapp an Herrn Skrna nach Tschechien verkauft. Dort steht er in einem kleinen privaten Museum.

Sehr schön zeigt diese Anfrage wieder die sehr große Verbundenheit ehemaliger Spider-Besitzer zu ihrem Fahrzeug. Dieses beweist uns auch der nebenstehende Zeitungsartikel, den uns Herr Gatermann freundlicherweise gemailt hat.



Der Spider war das erste Auto überhaupt von Herrn Gatermann

SERIE „Mein erstes Auto“: Heute Professor Harald Gatermann

NSU „Wankel Spider“ erfüllte einen lang gehegten Traum

Heven (atze) - Nur wenigen Führerscheinneulingen gelingt es, sich mit dem ersten Auto gleich einen Traum zu erfüllen. Harald Gatermann gelang dies gleich in zweifacher Hinsicht: Er wollte ein Cabriolet, und er wollte einen Wankel!

„Schon als Schüler bin ich von der Erfindung Felix Wankels völlig begeistert gewesen“, berichtet der heute 44jährige Professor aus Heven, der an der Bochumer Fachhochschule Architektur lehrt. Als der Junge in den frühen 70ern dann auch noch seinen Vater überreden kann, eine Probefahrt mit dem gerade neu erschienenen NSU

Ro 80, steht für ihn fest: Ein Wankel muß her.

Gatermann setzte sein Vorhaben in die Tat um: 1975 kaufte er für 1200 Mark einen damals acht Jahre alten NSU „Wankel-Spider“. „Besonderes habe ich mit dem Auto zwar nicht erlebt“, erinnert sich der Architekturprofessor heute, „aber das war eine schöne Zeit mit dem Auto.“ Zuverlässig, wenn auch mit einem Verbrauch von zehn Litern etwas durstig sei der Spider gewesen. Fünf Jahre diente der NSU mit dem ungewöhnlichen Motor dem damaligen Studenten als treues Alltagsfahrzeug. Zwischendurch spendierte Gatermann dem zierlichen Wägelchen ein neues Lackkleid. Schließlich aber sorgten zunehmende Startprobleme aufgrund de-



Harald Gatermann
Foto: Davide Bentivoglio

fekter Motordichtungen dafür, das der kleine Wankel in der Gatermannschen Garage verschwand, wo er die nächsten fünf Jahre verbrachte. Zusammen mit einem gebrauchten Ersatzmotor verkaufte Harald Gatermann den Wagen schließlich für stolze 6000 Mark.

Heute hat der 44jährige vier Kinder, die schon nicht mehr ganz so klein sind. Zeit also, sich mal wieder ein Cabriolet zuzulegen. Im Januar ersetzte ein elf Jahre altes Ford Escort Cabrio den aufgebrauchten Golf als Zweitwagen der Familie. „Die Kinder sind echt begeistert von dem Auto, freut sich Gatermann, daß er seine Frischluft-Leidenschaft nun auch mit seinem Nachwuchs teilen kann.

Geschichte gesucht!

Und Sie? Welche Erinnerungen und Geschichten verbinden Sie mit Ihrem ersten Auto? Egal ob große Liebe, große Beule oder große Reise: Schreiben Sie uns Ihre Geschichte, faxen Sie uns oder rufen Sie uns an. Ganz besonders freuen wir uns natürlich auch über Fotografien Ihres „Ersten“. Unsere Adresse: Ruhr Nachrichten, Augustastraße 31, 58452 Witten, ☎ 580 200; Fax 580 20 19.

AUF EINEN BLICK

Übergewicht: Gesunde Diät

Witten/Kreis - Die Innere



Harald Gatermann in jungen Jahren in seinem NSU Wankel-Spider. Das schnittige kleine Vollcabrio mit dem 50 PS-Rotationskolbenmotor im Heck ist heute ein gesuchter Klassiker. Das mittlerweile nicht mehr ausgegebene Kennzeichen „LE“ steht für Lemgo in der Nähe von Bielefeld.

Sonderausstellung in der Motorworld Böblingen

Deutscher Rallyemeister für Serientourenwagen und Grand-Tourisme-Wagen 1966

Campione

Karlheinz Panowitz

von Ulrich Latus



Team Karlheinz Panwitz / Rainer Strunz auf NSU/WankelSpider bei der Rallye Avus 1966

Der **NSU/WANKEL-SPIDER-CLUB-DEUTSCHLAND** e.V. widmet dem Böblinger Rennfahrer Karlheinz Panowitz eine Sonderausstellung zum sensationellen Gewinn von gleich zwei Meister-Titeln im Jahr 1966 als Deutscher Rallyemeister für Serientourenwagen auf BMW / Alfa-Romeo / NSU und Deutscher Rallyemeister für Grand-Tourisme-Wagen auf NSU/WANKEL-SPIDER

Neben dem hervorragenden fahrerischen Können, das Karlheinz Panowitz schon zu Beginn seiner Rennfahrerkarriere im Jahr 1959/1960 vom Alfa-Romeo Werk den wohl als Verehrung zu verstehenden Kosenamen „Campione“ einbrachte, war das erste serienmäßige Automobil der Welt mit einem Kreiskolbenmotor System NSU/WANKEL die große Sensation im Sportjahr 1966. Die Fachpresse jubelte und nahezu alle namhaften Automobilhersteller wurden Lizenznehmer bei NSU, um dem damals vermuteten Siegeszug des

Wankelmotors gegenüber dem Hubkolbenmotor nicht zu verpassen.

NSU war nach dem 2. Weltkrieg der größte Zweiradhersteller der Welt. Im Motorsport wurden auf NSU FOX, NSU MAX zahlreiche nationale Titel und Weltmeistertitel eingefahren.

Verhalf das Zweirad und hierbei auch das millionenfach gebaute NSU Quickly im aufstrebenden Nachkriegsdeutschland zur Mobilität der Bevölkerung, wuchs mit steigendem Wohlstand Ende der fünfziger Jahre der Wunsch, mit einem Automobil auch ein Dach über dem Kopf zu haben.

NSU erkannte rechtzeitig, dass der Stern der Zweiradproduktion zur Neige ging und brachte im Jahr 1958 mit dem kleinen NSU Prinz sein erstes Nachkriegsautomobil auf dem Markt. Erste Kooperationen mit dem Erfinder Felix Wankel mit Auflader-Systemen für Zweirad-Weltrekorde gaben den Anlass, dass NSU das von WANKEL erfundene Prinzip eines Drehkolbenmotors aufgriff und zum Kreiskolbenmotor System NSU/WANKEL weiterentwickelte. Mit sehr großen Erwartungen wurde der NSU/WANKEL-SPIDER schon im Jahr 1963 der staunenden Fachwelt präsentiert. Fünf Jahre, nachdem das Motorenprinzip erstmals auf einem Prüfstand bei NSU zündete.

Ende des Jahres 1964 wurden die ersten NSU/WANKEL-SPIDER an die Kunden ausgeliefert. Um die Tauglichkeit des völlig neuen Antriebsaggregates unter Beweis zu stellen, entschloss man sich bei NSU mit dem Wankelspider in den Rennsport einzusteigen, nach erfolgreichen Renneinsätzen mit dem NSU Prinz, wo Karlheinz Panowitz 1962 erstmals Deutscher Bergmeister wurde und Siegfried Spiess diesen Erfolg in der 600 ccm Klasse im folgenden Jahr 1963 wiederholen konnte sowie Spiess dann im Jahr 1965 mit dem parallel zum NSU/WANKEL-SPIDER entwickelten NSU TT mit 4-Zylinder Motor ebenfalls den Meisterschaftstitel erringen konnte.

Neben Siegfried Spiess, der den Wankelspider bei Bergrennen einsetzen sollte und auf Anhieb 1966 den Fitze-Meister Titel am Berg einfahren konnte, wurde das Team Karlheinz Panowitz –44 Jahre alt- und Rainer Strunz –24 Jahre alt- engagiert, um den von NSU bereitgestellten Rallyespider, in der Deutschen GT-Rallyemeisterschaft einzusetzen. Das Fahrer-gespann mit dem „Wunderauto“ war so erfolgreich, dass Panowitz schon sehr früh den Meistertitel sichern und dann auch mit weiteren Fahrzeugen noch erfolgreich in der Klasse der Serientourenwagen auf BMW / Alfa-Romeo/ und NSU-TT einen Doppelmeisterschaftserfolg einfahren konnte.

Bis zum Ende seiner Karriere im Jahr 1969, das er auch mit dem Unfalltod seines Böblinger Motorsport-Kameraden Gerhard Mitter begründete, konnte Panowitz, der gerne auch „als schillernde Figur des Motorsports“ und „Lebemensch mit besonderem Humor“ betitelt wurde, national und international noch zahlreiche Siege einfahren und dadurch sein besonderes fahrerisches Talent unter Beweis stellen.

Mit der Sonderausstellung wollen wir an diesen großen Motorsportler erinnern. Aus einem breiten Fundus des im Besitz des NSU/WANKEL-SPIDER-CLUB befindlichen Nachlasses können zahlreiche Fotos, Trophäen, Urkunden, Abzeichen, schriftliche Dokumente präsentiert werden.

Parallel wird zur Ausstellung ein Fotobuch mit Bildern aus dem Konvolut von über 500 Fotos aus dem Nachlass von Karlheinz-Panowitz vorgestellt, sowie zwei originale NSU/WANKEL-Spider als Rallyespider und Rennspider präsentiert.

Der Motorworld Böblingen gilt unser herzlicher Dank, für die zur Verfügungstellung des Ausstellungsraums, welcher in einem Gebäude des ehemaligen Landesflughafen Stuttgart-Böblingen dieser Sonderausstellung ein ganz besonderes Ambiente verleiht.



Der vorgesehene Raum für die Sonderausstellung in der Motorworld Böblingen

„Campione“

Karl-Heinz Panowitz

Das Buch zur Renngeschichte von Karlheinz Panowitz

von Martin Schlockermann und Ulrich Latus



Im Jahr 2007 wurden dem NSU/WankelSpider-Club vom Panowitz-Sohn Sven für die Recherche zur Renngeschichte seines Vaters über 500 Bilder und Zeitungsartikel zur Verfügung gestellt. Zusätzliches Schriftmaterial, wie Tageszeitungen, Motorsportzeitungen, Veranstaltungsunterlagen und Ergebnislisten hat uns im Jahr 2008 seine Enkeltochter Nadja Panowitz zur Verfügung gestellt. Neben diesen Zeitdokumenten, bekam der NSU/Wankel-Spider-Club auch noch eine große Sammlung an Pokalen und Urkunden von Karlheinz Panowitz.

Herzlichen Dank an Frau Walter Unterassinger (2. Ehefrau), die uns sehr vieles über den Menschen Karlheinz Panowitz erzählt, sowie die zahlreichen Presseberichte, Fotos, Dokumente und so weiter überlesen haben.

Außerdem herzlichen Dank für die gute Unterstützung an Peter Viererbl (+) (ehemaliger NSU-Rennleiter), Roland Faigle (NSU-Rennmonteur), die Rennfahrer Siegfried Spiess (+) und Rolf Edel und Spider-Club-Mitglied Dieter Botzenhardt, welche mit ihrer freundlichen und fundierten Unterstützung dieser einmaligen Renngeschichte um Karlheinz Panowitz und dessen Rennzeiten ermöglicht haben.

Anlässlich des 60. Jubiläums des Gewinns der Deutschen GT-Rallye-Meisterschaft 1966 von Karlheinz Panowitz auf NSU/Wankel-Spider hat der NSU/Wankel-Spider-Club diese wunderschönen Bilder und sehr interessanten Berichte in einem über 200-seitigen fest gebundenen Buch zusammengefasst.

Dieses umfasst die folgenden Stationen des Lebens von Karlheinz Panowitz:

- 1960 - Sieg der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft auf Alfa Romeo
- 1961 - Das erste Jahr auf dem NSU Prinz 3
- 1962 - Deutscher Bergmeister auf NSU Prinz 3
- 1963 - 1965 - Erfahrungen sammeln auf vielen Fahrzeugen
- 1966 - Deutscher GT Rallye-Meister auf NSU/Wankel-Spider
- 1967 - 1969 - Die Jahre nach dem großen Erfolg
- 1972 - 1976 - Tatort-Double
- 1980 - Abschied von Karlheinz Panowitz

Zusätzlich erfahren Sie in diesem Buch auch, wie Karlheinz Panowitz zu dem Spitznamen „Campione“ kam.

Das Buch wird zum Techniktag in limitierter Auflage von 200 Exemplaren zu einem Preis in Höhe von ca. 30,- € / Buch erscheinen.

Vorbestellungen des Buchs sind per E-Mail an: 2.Vorsitzender@wankel-spider.de möglich.

Als Vorgeschmack finden Sie nachfolgend drei wunderschöne Artikel aus diesem Buch.



Pokale und Auszeichnungen von Karlheinz Panowitz



Ehrennadeln für besondere Leistungen



Ein ganz besonderer Pokal zum Gewinn der Deutschen Bergmeisterschaft 1962 auf NSU Prinz 3



Die Homepage des NSU/Wankel-Spider-Club entwickelt sich weiter

www.wankel-spider.de

Seit Veröffentlichung der neuen Homepage des NSU/Wankel-Spider-Clubs im Februar 2025 sind die Zugriffe rasant in die Höhe gestiegen und wir haben sehr viel positives Feedback hierfür bekommen.

Daher wird die Homepage auch regelmäßig weiterentwickelt und mit neuen und zusätzlichen Inhalten gefüllt. Beispielsweise sind z.B. die Kleinanzeigen zu nennen. Falls auch Sie etwas anbieten möchten, reicht ein kurzer Text mit Bild an anzeigen@wankel-spider.de.

Ebenso wird das Register immer weiter aktualisiert und ergänzt. In diesem Jahr konnten weitere vier, bisher noch nicht bekannte NSU/Wankel-Spider registriert werden. Damit sind aktuell 755 der 2375 gebauten Spider im Register aufgelistet und die meisten hiervon sogar mit einem Bild.

Das neueste Highlight auf der Startseite der Homepage ist ein NSU/Wankel-Spider bei dem man mit einem Schieberegler das Verdeck öffnen und schließen kann.

Schauen Sie regelmäßig auf unsere Homepage. Es gibt immer wieder interessantes zu entdecken.



Neu im Register: VIN 560-1476 aus den USA



Mit einem Schieberegler lässt sich das Dach des NSU/Wankel-Spider öffnen und schließen



11-14/06/2026

44. ST INTERNATIONAL NSU TREFFEN

La Roche-en-Ardenne

NSU club Belgium

NSU BELGIAN TEAM

44. Internationales NSU-TREFFEN

Vorläufiges Programm :

DONNERSTAG 11 JUNI 2026

-Anreise und Anmeldung

FREITAG 12 JUNI 2026

-Frühstück, Sitzung der Club Präsidenten, Begrüßung, gemütliches Beisammensein im Festzelt

SAMSTAG 13 JUNI 2026

-Frühstück, Ausfahrt, Gruppenfoto, Festabend mit Musik

SONNTAG 14 JUNI 2026

-Frühstück und Verabschiedung der Teilnehmer



Anmeldung:

Über www.nsu.be oder mit dem beigefügten Formular.
Teilnahmegebühr: 70 € bei Zahlung vor dem 1. Mai 2026, danach 85 €.

Überweisung auf folgendes Konto:

IBAN: BE69 1030 6573 7978, BIC : SPAABE22

Kontoinhaber: NSU CLUB BELGIUM

Schoorstraat 22, 2811 Hombeek, Belgien

Vermerk: Treffen 2026 + Name

Die Anmeldung beinhaltet: Zugang zum Treffen (4 Tage), Teilnahme an den Aktivitäten, Nutzung der Infrastruktur, Foto, Erinnerung ...

Camping (Nächte vom 11. bis 14. Juni): spezieller Treffen-Tarif vorgesehen.

Unterkünfte (Hotel, B&B.): info@la-roche-tourisme.com
www.la-roche-tourisme.com

Mahlzeiten vor Ort bis zum 1. Mai reservieren.
Preise verfügbar Anfang 2026.

Frühstücksbuffet: Freitag / Samstag / Sonntag

Abendbuffet: Freitag / Samstag

NSU Treffen Info :

Gsm: +32 (0) 477/90 48 30 (Rudy)

e-mail : nsutreffen2026@gmail.com

Internet : www.nsu.be

<https://www.nsu.be/information-treffen>



Club Benelux

LA ROCHE-EN-ARDENNE

www.club-benelux.be

Rue de Harzé 24,
6980 La Roche-en-Ardenne (B)

Tel: 0032(0)84/411559
0032(0)84/412.359



Einladung zum Werkstatt- und Ersatzteile-Tag

am Samstag, 7. Februar 2026 um 10:00 Uhr

(ab 9:00 Uhr Begrüßungskaffee; Ende gegen 16:00 Uhr)

Fa. Classic & Sportcars, Gewerbegebiet Rittweg 4, 72070 Tübingen-Hirschau

Liebe Mitglieder des NSU/Wankel-Spider-Club,

Der nächste Werkstatt-Tag findet am Samstag, 7. Februar 2026 in Tübingen statt.

Clubmitglied Paul Güntert und andere technisch versierte Club-Mitglieder werden wieder allerlei Tipps und Tricks zur Wartung und Reparatur des Wankel-Spiders preis geben.

Zusätzlich besteht Gelegenheit zum Verkauf und Tausch von Ersatzteilen. Alle Teilnehmer werden aufgerufen sich zu überlegen, ob es Ersatzteile gibt, welche doppelt sind oder nicht mehr benötigt werden und anderen Mitgliedern zum Kauf oder Tausch angeboten werden könnten.

Für Verpflegung wird gegen einen kleinen Teilnehmerbeitrag gesorgt.

Anmeldung unbedingt erforderlich!

Bitte telefonisch oder per E-Mail bis spätestens 24. Januar 2026 bei Ulrich Latus anmelden.

E-Mail: ulrich.latus@t-online.de, Tel.: 07071-791383

Sollten wieder mehrere Spider-Club-Freunde schon am Freitag anreisen, wird ein gemeinsamer Abend organisiert. Nach „getaner Arbeit“ werden sich sicherlich auch wieder viele Teilnehmer am Samstagabend zum Ausklang beim Abendessen zusammensetzen.

Wer übernachten möchte, möge sich bitte bis 6. Januar 2026 melden, damit Zimmer reserviert werden können.



Einladung zum Frühjahrstreffen 2026

in der ältesten Stadt am unteren Niederrhein in Rees

Freitag 22. Mai 2026 bis Montag 25. Mai 2026

Wir sind zu Gast im **Hotel Doppeladler, Bahnhofstraße 48, 46459 Rees-Haldern.**

Der Preis für die Unterbringung beträgt für ein
Doppelzimmer 118,- Euro
und für ein **Einzelzimmer 98,- Euro**,
jeweils pro Nacht und mit Frühstück
Externe frühstücken zum Preis von 12,- Euro

Aufgrund der begrenzten Parkmöglichkeiten am Hotel besteht für die Wohnmobilmfahrer, PKW mit Trailer und unsere NSU usw. in fußläufiger Entfernung ein für uns reservierter Platz „Lindendorfplatz“ (Schützenplatz) zur Verfügung. Abstellung der Fahrzeuge und Ausfahrten finden von diesem Platz aus statt.

Ausrichter des Treffens sind Waltraud und Rainer Waters..

**Anmeldung und Zimmerreservierung bitte
bis spätestens zum 31. März 2026 nur direkt bei
Waltraud und Rainer Waters, Wasserkamp 2, 46459 Rees
Tel.: 02851-7233, Mobil: 0152-24548342, E-Mail: rainerwaters@aol.com**

Geplantes Programm (Änderungen vorbehalten):

Freitag, 22. Mai 2026

- Ankunft der Teilnehmer, evtl. kleine Ausfahrt für Frühankommende

Samstag, 23. Mai 2026

- Ausfahrt über den Niederrhein mit Besuch der Stadt Rees, hier Aufstellung der NSU auf der Rheinpromenade
- Stadtführung mit Besichtigung der Unterwelt
- Jahreshauptversammlung NSU/Wankel-Spider-Club

Sonntag, 24. Mai 2026

- Ausfahrt Siku- und Audi-Museum, Cafebesuch und Teilemarkt

Montag, 25. Mai 2026

- Nach dem Frühstück Verabschiedung der Teilnehmer und individuelle Heimreise

Auf ein wunderschönes Treffen zusammen mit vielen Spider-Freunden freuen sich Waltraud und Rainer Waters, sowie der Vorstand des NSU/Wankel-Spider-Clubs.

Einladung Jahreshauptversammlung 2026

am Samstag, 23. Mai 2026 um 17:00 Uhr

**Hotel Doppeladler
Bahnhofstraße 48, 46459 Rees-Haldern**

Tübingen, 24.08.2025

Liebe Mitglieder des NSU/Wankel-Spider-Club,

Hiermit möchte ich Sie herzlich zu unserer Jahreshauptversammlung am Samstag, den 23. Mai 2026 im Rahmen unseres Frühjahrstreffens in Rees einladen. Beginn ist um 17:00 Uhr im Hotel Doppeladler in 46459 Rees-Haldern.

Tagesordnung:

- Top 1: Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
- Top 2: Feststellung der Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder
- Top 3: Gedenken an die verstorbenen Mitglieder
- Top 4: Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr
- Top 5: Ehrungen
- Top 6: Bericht des Schatzmeisters
- Top 7: Bericht der Kassenprüfer
- Top 8: Entlastung des Vorstandes
- Top 9: Wahl der Kassenprüfer
- Top 10: Anträge
- Top 11: Verschiedenes

zu Top 11: Anträge müssen spätestens 14 Tage vor der Jahreshauptversammlung einem Vorstandsmitglied schriftlich mitgeteilt werden. Wer die eingegangenen Anträge schon vor der JHV lesen möchte, kann diese 14 Tage vorher bei unserem 2. Vorsitzenden anfordern.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Latus (1. Vorsitzender)

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
Thomas Gante
Zu den drei Birken 8
27721 Ritterhude
Tel.: 04 21 - 63 26 21

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.

Halogen-Scheinwerferlampe

Für die originalen Glühlampen der Hauptscheinwerfer am Spider gibt es einen helleren Ersatz mit StvZo-Zulassung:

Halogen-Scheinwerferlampe

HR2 12V 45/40W40W/H4 M.BILUXSOCKEL/P45T

Hersteller: Spahn Glühlampenfabrik, Wiedhof 7, 31162 Bad Salzdetfurth
zu beziehen auch über Louis.de, Art. No. 10031055, Preis: 6,99 Euro

Vielen Dank an Günter Neumann für diesen Hinweis.

NSU/Wankel-Spider-Motor 65 PS

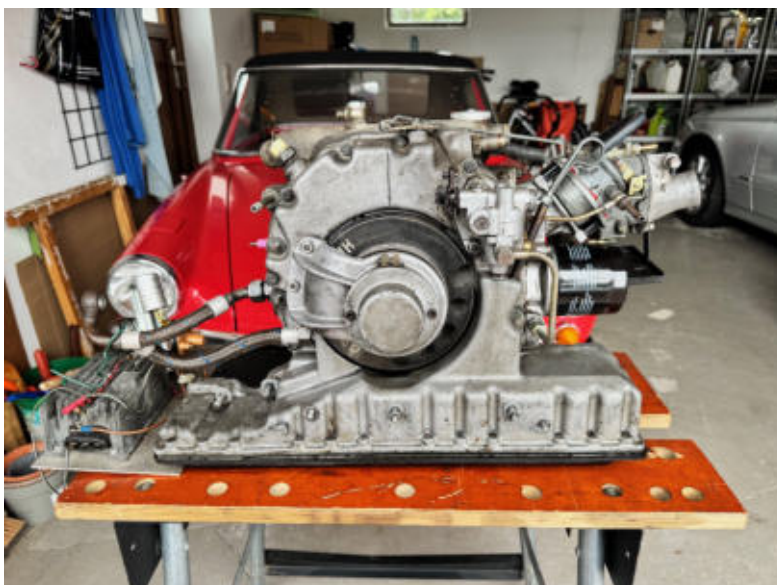
Dieser legendäre 65 PS Rumpf-Motor mit dem Original-Vergaser und der Originalen 65 PS Auspuffschlange, jedoch ohne Anbauteile, soll einen neuen Besitzer bekommen. Dieser Wankel-Motor wurde 1981 mit neuen IKA 3 Dichtleisten, Federn, Ecken,+ Bolzen versehen und bis 1982 ca. 5.000 Km problemlos gefahren. Die Zündanlage wurde auf „Unterbrecher“ umgebaut. Der Motor wurde am 07.09.2025 an den Club-Eigenem Motorenprüfstand angeschlossen und hat sofort willig und gleichmäßig über den gesamten Drehzahlbereich gelaufen. Der Sofort-Verkaufspreis ist € 4.500,--

Dieses Angebot ist freibleibend, ohne Gewährleistungsansprüche und/oder Garantiezusagen an den Verkäufer bis zum 10. Januar 2026.

Preis: 4.500,00 Euro

Name: Helmut Huber

Email: h.huber49@gmx.de



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.

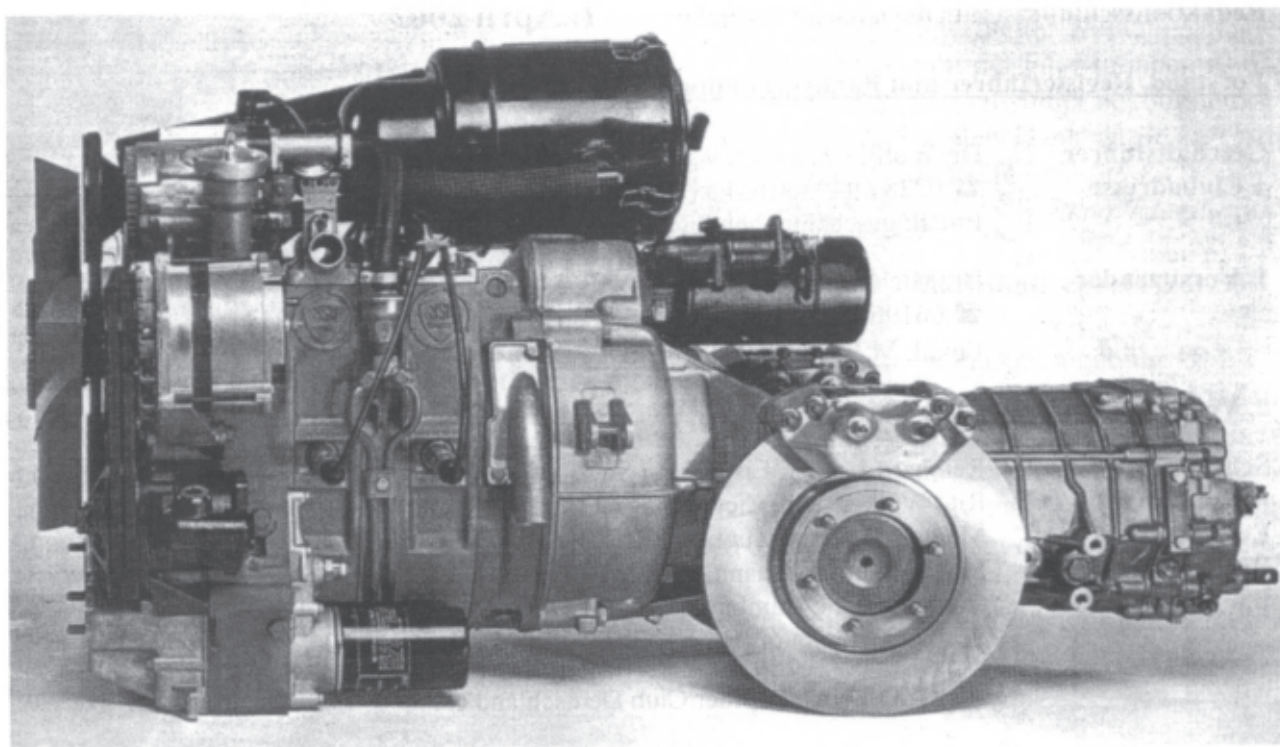
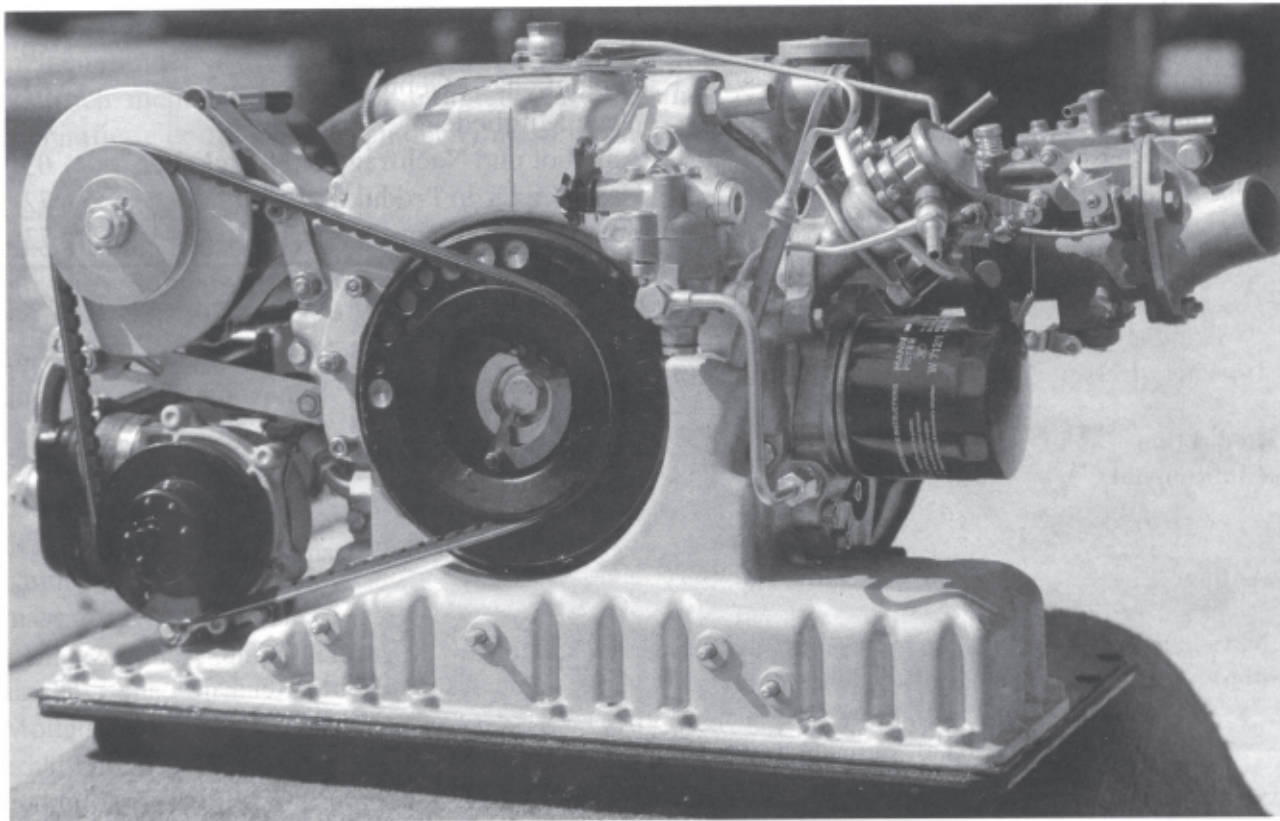
AUTO FREY GmbH

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 Gummiteile auch für Hardtop lieferbar (Profile), Motordichtsätze, sowie Gleitlager wieder lieferbar

Angebote ROTECH

Artikel	Einzelpreis in Euro
• 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. Rückwärtsganggritzel (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)	auf Anfrage
z.B. Dichtleisten aus Keramik (seit Jahren bewährt)	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	
• 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, Excenterwelle 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

