

## Die Renngeschichte von Rolf Edel mit dem NSU-Wankel-Spider

von Ulrich Latus

Bei der Recherche um die Renngeschichte mit dem NSU-Wankel-Spider konnte auf Vermittlung von Spiderclub-Mitglied Dieter Botzenhardt neben dem Sohn von Karl-Heinz Panowitz mit Rolf Edel ein weiterer Rennfahrer ausfindig gemacht werden. Wir befragten Herrn Edel im Oktober 2007 in seiner Wohnung in Böblingen nach seiner Renngeschichte und insbesondere seine Rennzeiten mit dem Wankelspider.

Wie Rolf Edel zur Rennerei gekommen ist stellt sich wie folgt dar:

Als junger Kerl sei er um das Anwesen der Wäscherei und Mietwagen-geschäftes von Karl-Heinz Panowitz in Böblingen "geschlichen" und habe sich für dessen Rennfahrerei interessiert. Im Jahr 1960 hat er Karl-Heinz Panowitz bei einer Rallye im hohenlohischen Öhringen begleitet. Kurz vor dem Start war Frieder Hohl aus Michelfeld ohne Beifahrer. Daraufhin hat Panowitz Rolf Edel mit der Aufforderung "steig ein und fahre mit" kurzfristig als Beifahrer "engagiert". Mit einem 180er Mercedes Ponton konnten sie den zweiten Platz

erringen.

Fortan nahm Rolf Edel mit einem VW-Käfer an Slalomrennen des örtlichen Motorsportclubs Böblingen teil. Im Jahr 1962 wurde er Mitglied beim ADAC Ortsclub Böblingen und fuhr dort mit einem auf einer 1200er Käfer-Fahrgestell aufgebauten Rennfahrzeug Slalomrennen.

Mit einem Opel Kadett stieg Rolf Edel dann im Jahr 1964 in den Rallyesport ein. Danach folgte ein Alfa, der aber eine "Gurke" war. Auf Basis eines VW 1500 S wurde im Jahr 1965 ein weiteres Rennfahrzeug aufgebaut, anfangs mit großen Fahrwerksproblemen, nach der Umrüstung von Bielstein- auf Koni-Stoßdämpfer relativ gut. Im Jahr 1966 konnte er mit seinem VW 1500 S die letzte sportliche Prüfungsfahrt über 20 Runden auf der Stuttgarter "Solitude" fahren, bevor diese Rennstrecke endgültig geschlossen wurde.

An Pfingsten 1966 durfte Rolf Edel erstmals auf der Nürburgring - Nordschleife bei einem Fahrerlehrgang der IGFA fahren. Schirmherr war der frühere Merce-

des-Rennleiter Alfred Neugebauer, persönlicher Instruktor war Clubkamerad Dieter Glemser. Beim abschließenden Rundstreckenrennen konnte Rolf Edel den dritten Platz erringen.

Im Herbst 1966 wurde Edel von Karl-Heinz Panowitz zur Teilnahme an der Deutschlandralley mit einem von NSU gestellten Wankelspider aufgefordert. Zum ersten Rennen wurde ein unveränderte Serienspider von einem NSU - Händler aus Stadthagen zur Verfügung gestellt.

Insgesamt gingen zur Deutschlandralley 1966 fünf werksunterstützte Wankelspider an den Start. NSU schrieb darüber folgendes in einer Werbeanzeige:

Wie weit ist der NSU/WANKEL-Motor?

Das ist die Frage, die die Autofahrer interessiert. Ist der Wankel-Motor so gut, wie immer wieder gesagt wird? Verdient er unser Vertrauen? Hat er sich schon in der Praxis bewährt?



San Martino di Casstrozza - 1. Start auf NSU Wankel-Spider

Hier die Praxis:

Bei der Deutschland Rallye 1966, die als eine der schwersten internationalen Rallyes gilt und die zur Europameisterschaft zählt, starteten fünf NSU/Spider mit WANKEL-Kreiskolbenmotor. Nach 1800 Kilometer schwerer Strecke über steile Alpenpässe, nach rund 20 Sonderprüfungen, nach 10 Runden Vollgasfahrt auf dem Hockenheimring, nach 8 Runden Vollgasfahrt auf dem Nürburgring waren alle fünf Spider im Ziel. Hier ist das Ergebnis:

1. Panowitz / Strunz  
NSU/WANKEL SPIDER
2. Klink / Mehmel  
GLAS 1300 GT
3. Roeder / Schmitz-Gilles  
NSU/WANKEL SPIDER
4. Vogt / Erb  
NSU/WANKEL SPIDER
5. Zapf / Paul  
NSU/WANKEL SPIDER
6. Gray  
LANCIA
7. Edel / Linzen  
NSU/WANKEL SPIDER

Von 68 Teilnehmern kamen nur 41 ins Ziel.

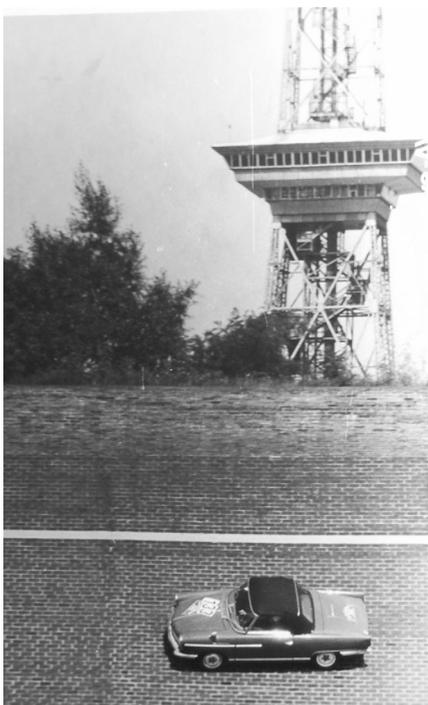
Dieser Erfolg ist umso eindrucksvoller, nachdem der Wankelmotor des NSU Spider mit einem Kammervolumen von 500 ccm als 1000 ccm Wagen gewertet wird. Er besitzt also gegenüber seinen Konkurrenten in der 1300 Klasse ein Handicap von 300 ccm.



Pause unterwegs - Strunz / Panowitz, Roeder / Schmitz-Glies, Zapf / Paul, Erb / Vogt, Linzen / Edel



Int. Avus-Rallye 1966



Nordkurve unter dem Funkturm

In einer weiteren Anzeige schrieb NSU:

Herzlichen Glückwunsch an den beiden tüchtigen Fahrern Karl-Heinz Panowitz (44) und Rainer Strunz (24), die mit einem NSU Spider die deutsche Grand Tourisme-Rallye-Meisterschaft 1966 aller Klassen erringen konnten. Menschen, die gewohnt sind, hinter die Kulissen zu schauen, werden sich fragen, mit welchem Motor dieser Großartige Erfolg errungen wurde. Mit NSU/WANKEL-Kreiskolbenmotor. (Zur deutschen Rallye-Meisterschaft 1966 gehörten diese Veranstaltungen: ADAC-Harz-Heide-Fahrt, ADAC-Schinderhannes-Fahrt, Internationale ADAC-Rallye Nordland, Internationale Rallye Bad Homburg, Internationale Leinen-

weber-Rallye, Nordbayrische ADAC Grenzlandfahrt, Internationale Deutschland-Rallye, Internationale ADAC-Rallye Avus, DMV-Taunus-Rallye Bad Soden, ADAC-Hunsrück-Eifel-Fahrt)

Start der Deutschland-Rallye 1966 war in San Martino di Casastrozza in Norditalien. Rolf Edel startete mit dem von Panowitz ausgesuchten und von NSU vermittelten Beifahrer Peter Linzen auf besagtem Spider des Stadthagener NSU-Händlers, mit dem Kennzeichen STH-J 2

Im Herbst 1966 fuhr Rolf Edel mit einem anderen, vom NSU-Werk gestellten Spider ein Bergrennen in Lautenbach /

Schwarzwald, wo er den Klassensieg erringen konnte. Diesen Spider konnte er dann von NSU erwerben, wobei ein damals junger Kerl, namens Dieter Botzenhardt auf Vermittlung des Familienfreundes Karl-Heinz Panowitz diesen Spider von Edel gekauft hat (bis heute im Besitz von Dieter Botzenhardt).

Anschließend konnte Edel dann einen 65 PS Rallyespider vom Werk erwerben. Wie alle vom Werk unterstützten Fahrer konnte er das Fahrzeug mit einem Preisnachlass von 20 % kaufen. Diesen Nachlass gab es für Rennfahrer, die mehr als fünf Rennen mit einem NSU bestritten hatten. Der Nachlass galt entsprechend auch für Ersatzteile. Das war aber dann auch bis auf geringe Sieg-Prämien die einzige Werks-Unterstützung für die Rennfahrer. Der 65 PS Rallye-Spider mit der legendären KFZ-Nummer BB-W-777 (Panowitz hatte BB-A-777) hatte nach exakt 777 Kilometern dann auch den ersten Motorschaden. Der Motor wurde auf Kulanz vom NSU-Werk ausgetauscht, wie im Jahr 1967 drei weitere Motoren und zwei Getriebe.

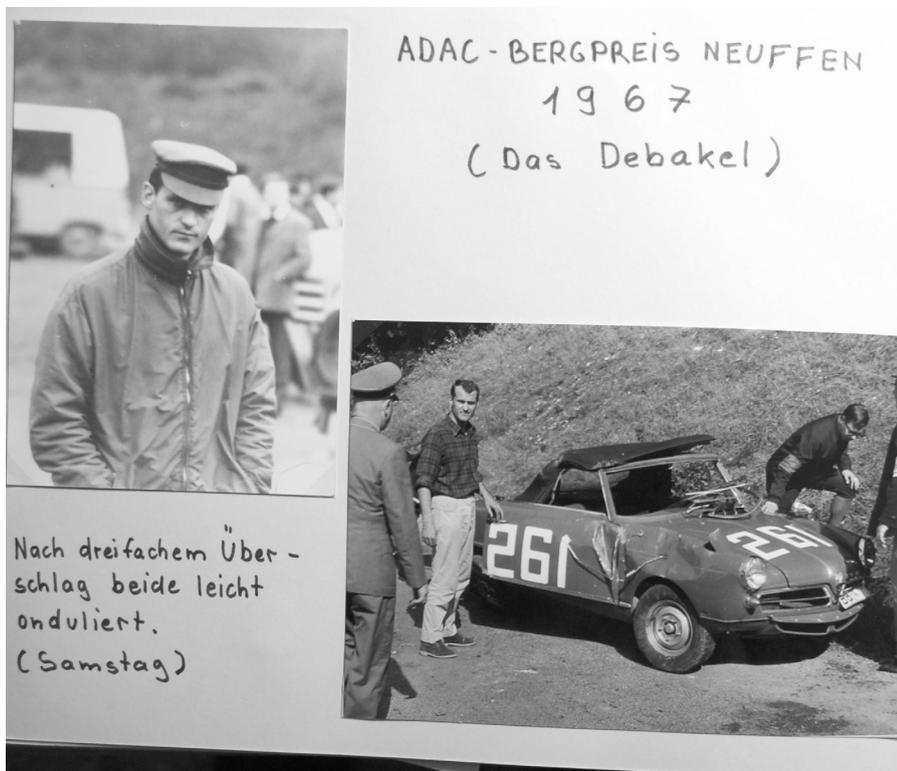
Im Jahr 1967 startete Rolf Edel zur Württembergischen ADAC Rennsportmeisterschaft für GT-Fahrzeuge und hat diese Meisterschaft auch für sich gewinnen können. Dabei trat er bei zahlreichen Rundstrecken- und Bergrennen mit dem Wankelspider an, um auch Siegfried Spiess mit zu unterstützen. Wichtig war dabei, dass die 1000er Rennklasse immer voll besetzt war, damit Spiess, der um die Deutsche GT und Grand Turismo Meisterschaft aller Klassen fuhr, bei einem Sieg die volle Punktezahl erreichen konnte. Wie bekannt, hat Siegfried Spiess 1967 und 1968 alle Rennen und somit jeweils den Gesamttitel gewinnen können.

Beim letzten Lauf zur Württembergischen Meisterschaft 1967 in Neuffen, bei der auch Spiess zur Deutschen Bergmeisterschaft am Start war, geschah ein spektakulärer Unfall. Rolf Edel rutschte beim Trainingslauf am Samstag mit schmutzigen Reifen von der Strecke und überschlug sich gleich dreifach mit seinem Spider. Dass ihm dabei nichts passiert war, grenzt angesichts der Tatsache, dass es damals auch keine Anschnallgurte gab, an ein Wunder. Erstmals hatte er bei diesem Rennen einen Überrollbügel in seinen Spi-

der montiert. Was für ein Glück.

Siegfried Spiess benötigte unbedingt ein gefülltes Starterfeld in der 1000 Klasse, um bei diesem letzten Meisterschaftslauf die Gesamtmeisterschaft zu

gewinnen. Also wurde Edels völlig demolierte Spider in die Neuffener NSU-Werkstatt geschleppt. Rennmonteur Roland Faigle, der hauptsächlich für die Betreuung von Siegfried Spiess zuständig war, der Bruder von Siegfried



Das Debakel



Er läuft wieder!

Spiess und Monteure des NSU-Händlers Staiger richteten den völlig verbogenen Wagen über Nacht wieder her. Rennleiter Viererbl fuhr ins Werk nach Neckarsulm um die notwendigen Ersatzteile zu besorgen. Mit vereinten Kräften gelang es, den Spider, geflickt mit reichlich TESA-Krepp-Band wieder rennfertig zu machen.

Edel konnte bei diesem Rennen noch den vierten Platz bei 9 Startern und somit den Gesamttitel zur Württembergischen Rennsportmeisterschaft erringen. Siegfried Spiess gewann seine Klasse und wurde erstmals mit einem Wankelspider Deutscher Bergmeister aller Klassen, nach dem er im Jahr zuvor "nur Zweiter" wurde.

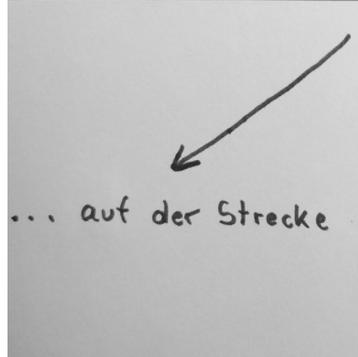
Übrigens wurde die Karosserie des verunfallten Spiders dann bis auf die Lackierung auf Kosten des NSU-Werks repariert. Trotzdem kostete die Rennelei mit dem Wankelspider zu viel Geld für den jungen Rolf Edel, so dass er seinen Spider im Frühjahr 1968 verkaufte und eine Rennpause einlegte.

Im Jahr 1969 erwarb Edel einen NSU TT und im Jahr 1970 einen NSU TTS. Mit diesen Prinzen fuhr er noch mehrere Jahre sehr erfolgreich Slaloms. Im Jahr 1970 konnte er 17 Klassensiege und 8 Gesamtsiege erringen. Als einer der ersten privaten Fahrer konnte er dabei einen Sponsor gewinnen. Da es sich dabei um eine Teppichgalerie in Böblingen handelte, wurde der Werbename "Der fliegende Teppich" gewählt, der dann viele Jahre das Markenzeichen für den schnellen Rolf Edel werden sollte.

Später folgten andere Autos, wie Ford Capri und es begann die Ära mit Porsche, der Rolf Edel bis jetzt treu geblieben ist. Noch heute ist er engagiert im Vorstand des Württembergischen Porscheclubs und im Motorsportclub Stuttgart, fährt nach wie vor um die Baden-Württembergische und Deutsche Porsche-Slalom-Meisterschaft, sitzt bei den Rennen des MCS im Pace-Car und Safety-Car und ist aktiv für den ADAC Württemberg.



Der  
Tesa-Krepp-Bomber



... auf der Strecke



Der Tesa-Krepp-Bomber



Der 4. Platz  
reicht ...

für die „Württembergische“

Der 4. Platz reicht für die "Württembergische"