



Fachsimpeln: Hans Müller, Dr. Michael Fabritius, Hartmut Jundt, Roland Feigle, Siegfried Spiess

Historie

Die NSU Wankel-Spider Renngeschichte

von Uli Latus

Die sensationelle Renngeschichte mit dem NSU - Wankel - Spider liegt schon lange zurück.

Sieben Jahre, nachdem der erste Wankelmotor auf einem Prüfstand bei NSU als Drehkolbenmotor erstmals zündete, ging NSU mit dem ersten Automobil mit serienmäßigem Wankelmotor, dem NSU Wankel-Spider, in Serienproduktion. Nicht nur das Antriebskonzept war für die NSU-Werke völlig neu. Für NSU galt es den Niedergang der Zweiradproduktion zu überwinden, nachdem man sich nach dem zweiten Weltkrieg zur größten Zweiradfabrik der Welt gemausert hatte. Der Bau eines wassergekühlten

Fahrzeugs mit Scheibenbremsen, hydraulischer Kupplung und Abänderung der Sportprinzipkarosserie zu einem schicken Cabrio war somit völliges Neuland.

Der von NSU kinematisch umgekehrte Drehkolbenmotor Wankels zum Kreiskolbenmotor wurde weltweit als Sensation gefeiert und an zahlreiche Lizenznehmer verkauft. Die Erwartungen von Automobilindustrie und der gesamten an Technik interessierten Welt in dieses revolutionäre Antriebssystem waren enorm. So entschloss man sich bei NSU die Leistungsfähigkeit des Wankelmotors mit der Teilnahme an Motorsport - Veranstaltungen unter Beweis zu stellen.

Um ein solches Unternehmen erfolgreich anzugehen, bedurfte es hervorragender Techniker und Fahrer. Der Wankel-Spider sollte in verschiedenen Motorsport - Disziplinen wie Bergrennen, Rallyes und Rundstreckenrennen eingesetzt werden. Dazu wurden von NSU für das Rennjahr 1966 prominente Fahrer wie Karl-Heinz Panowitz mit Beifahrer Rainer Strunz für die Deutsche Rallye - Meisterschaft und Siegfried Spiess für die Deutsche Bergmeisterschaft verpflichtet. Damit die Rennklassen gewonnen werden konnten, mussten jedoch noch weitere Wankel-Spider an den Start der jeweiligen Rennen gebracht werden.

Hinreichend bekannt sind die großen Erfolge des Teams Panowitz / Strunz mit dem Gewinn der Deutschen GT-Rallyemeisterschaft aller Klassen im Jahr 1966 und Siegfried Spiess mit dem Gewinn der Deutschen GT und Tourenwagen - Bergmeisterschaft aller Klassen in den Jahren 1967 und 1968. Welche weiteren Fahrer und Teams mit einem Wankel-Spider an Rennen teilgenommen haben, wie die Unterstützung durch das NSU-Werk für die einzelnen Fahrer und Teams war, wer bei NSU für die Koordination der Renneinsätze, die Vorbereitung von Motoren, Getrieben und Fahrzeugen verantwortlich war, an welchen Rennen mit dem Wankel-Spider teilgenommen wurde, ist bis jetzt noch nicht zusammenfassend erörtert und festgehalten.

Das Interesse an der Renngeschichte mit dem NSU Wankel-Spider haben Hartmut Jundt und mich veranlasst dieses Thema aufzuarbeiten. Von den Zeitzeugen dieser Rennzeit wollen wir alle diese Fragen geklärt haben, damit die bis jetzt nur in Fragmenten vorhandenen Erinnerungen schlüssig erfasst und dargestellt werden können. So ist auch die Frage, wie und von wem die Wankel-Spider für den Renneinsatz aufgebaut wurden äußerst spannend. Ebenso sind die Fragen, welche Leistung die Wankelmotoren in den einzelnen Fahrzeugen und Teams hatten, welche Getriebeübersetzungen zur Verfügung standen, welche Veränderungen am Fahrwerk der einzelnen Spider vorgenommen wurden und wie diese Rennfahrzeuge von der FEDERATION INTERNATIONALE DE

L'AUTOMOBILE, FIA homologiert waren, nicht zusammenfassend geklärt.

Durch den schon länger bestehenden Kontakt zu Siegfried Spiess konnten nun beim diesjährigen Herbsttreffen erstmals Persönlichkeiten dieser Wankel-Spider-Renngeschichte in unseren Reihen begrüßt werden. So waren auf Initiative von Frau und Herrn Spiess, welche wir zum Herbsttreffen eingeladen hatten, noch der ehemalige NSU - Rennleiter Peter Viererbl, der für Panowitz und Spiess zuständige NSU - Werksrennmechaniker Roland Faigle und der aus späterer Zeit als Sonderkarosseriebauer bekannte Kurt Brixner zu unserem Herbsttreffen gekommen.

Durch unsere Aktivitäten wurden wir von Spiderfreund Helmut Huber auf den ehemaligen Privatfahrer Hans Müller aus Dauchingen bei Villingen-Schwenningen aufmerksam gemacht. Hans Müller, der seit über zwanzig Jahren Clubmitglied ist, wurde ebenfalls vor dem Herbsttreffen besucht und zur Teilnahme eingeladen. So haben sich bei diesem Treffen des NSU Wankel-Spider-Clubs erstmals nach nahezu vierzig Jahren Rennfahrer und NSU-ler aus dieser Zeit wieder getroffen. Für alle Beteiligten eine tolle Sache.

Rallyefahrer Karl-Heinz Panowitz und Beifahrer Rainer Strunz sind schon vor längerer Zeit verstorben. Jedoch war bekannt, dass Herr Panowitz damals in Böblingen gelebt hat. Auf Nachfrage bei unserem Clubmitglied Dieter Botzenhardt erfuhren wir, dass sich beide gut kannten. Dieter Botzenhardt machte es möglich, dass wir gemeinsam mit dem Sohn, Sven Pano-

witz ein Gespräch führen konnten. Er stellte uns sämtliche bei ihm noch vorhandenen Unterlagen über die Rennzeit seines Vaters zur Verfügung.

Im weiteren Gespräch wurde festgestellt, dass mit Rolf Edel ein weiterer Rennfahrer in Böblingen wohnt. Vor wenigen Tagen konnte ich gemeinsam mit Dieter Botzenhardt Rolf Edel einen Besuch abstatten. Mit Beifahrer Peter Linzen nahm er in einem Team von insgesamt 5 Wankel-Spidern im Jahr 1966 an der Deutschen Rallyemeisterschaft teil und konnte neben Sieger Panowitz den 7. Platz von 68 Teilnehmern erringen. Rolf Edel ist heute noch im Rennsport aktiv. Seine Sammlung an Pokalen und vor allem auch spektakulären Bildern aus seiner Rennzeit mit dem Wankel-Spider ist beeindruckend. So hat er mit seinem Spider einen 3-fachen Überschlag bei einem Bergrennen so gut überstanden, dass er auch dank Mithilfe von Rennleiter Viererbl und Rennmechaniker Faigle das im Samstagstraining verunfallte Auto am darauffolgenden Tag wieder im Renneinsatz fahren konnte.

Diese und noch weitere Geschichten um die Rennzeit mit dem NSU Wankel-Spider wollen wir aufarbeiten und mit ausführlichen Berichten über Rennfahrer, Beteiligte und das NSU-Werk in den nächsten Spiderjournalen veröffentlichen.

Beginnen wollen wir mit einem Interview mit Siegfried Spiess, der vor 40 Jahren, 1967 und 1968, Deutscher GT- und Tourenwagen-Bergmeister aller Klassen auf einem NSU Wankel-Spider wurde.



Privatfahrer abseits der Rennstrecke (links Rolf Edel, rechts Hans Müller) - Mehr Informationen zu den Privatfahrern gibt es im nächsten Teil der Rennhistorie