100.000 km mit dem NSU Wankel-Spider
Geschichte einer Leidenschaft (Teil 2)

Aus einer Broschüre von den Anfangsjahren des Spider-Clubs:

von Franz Braukmann

Europa-Rallye der Jugend

Im Sommer 1971 nahmen ein Freund und ich mit dem Spider an der "Europa-Rallye der Jugend" teil. Das war keine Geschwindigkeitsrallye sondern eine Orientierungs- und Geschicklichkeitsfahrt. Sie führte von Frankreich über Belgien und Holland zu meinem Heimatort Menden/Sauerland und von dort aus weiter über Österreich nach Prag.

Direkt nach dem Start in Angers/Frankreich wurde akm Spider die Wasserpumpe undicht. Das war an sich nicht schlimm, denn wir hatten eine Ersatzpumpe dabei, die auch nach einer halben Stunde eingebaut war. Nur kam dann die erschreckende Erkenntnis, dass der Motor so sehr überhitzt worden war, dass er für den "Rest" der Rallye nur per Anschieben ansprang. Die mickerige Warnleuchte für die Kühlwassertemperatur hatte ich im offenen Wagen bei grellem Sonnenlicht zu spät bemerkt, so dass wohl die Andruckfedern der Dichtleisten "weichgekocht" worden waren.

Das ist wieder ein typisches Beispiel dafür, dass Motorschäden als Folge von nicht wankelbedingten Mängeln auftreten. Als ob man dem Spider nicht ab Werk ein ordentliches Wasserthermometer hätte einbauen können! Ich empfehle jedem, nachträglich ein solches einzubauen. Nachdem ich das später gemacht hatte, konnte ich dann auch erstmals feststellen, wie ungewöhnlich lange der Motor braucht, bis er die normale Betriebstemperatur erreicht hat. (Das liegt an der großen Kühlwassermenge.) Seitdem habe ich den Motor immer sorgfältig warmgefahren, ehe ich ihm hohe Drehzahlen zumutete.

Um die Sache mit der Rallye zu Ende zu bringen: Wir sind dann mit der angeschlagenen Maschine weitergefahren. Natürlich verölte wegen der nicht mehr richtig dichtenden Dichtleisten ständig die Kerze. 2000 bis 3000 U/min waren notwendig, um den Motor am Laufen zu halten. Manchmal wollte er auch durch Anschieben oder -schleppen nicht wieder anspringen. Wir haben dann aus reiner Verzweiflung an Zündeinstellung und Vergaser experimentiert. Mal mit, mal ohne Luftfilter.

Ich zitiere zur Veranschaulichung aus den Berichten über die Rallye, die wir damals für unsere Heimatzeitung geschrieben haben: "Drei Kilometer vor dem Etappenziel setzte der Motor ganz aus. Nach zweistündigem Bemühen hatten wir ihn wieder halbwegs in Gang gebracht und rollten langsam ins Ziel Haarlem ein. Der nächste Tag bestand nur aus Ölverschmierten Händen und dem sorgenvollem Gedanken, womöglich hier die Rallye beenden zu müssen. Doch kurz vor der Nachtfahrt nach Menden war unsere Maschine wieder startklar." Wir sind dann noch mit Ach und Krach nach Hause gekommen: "Die Heimat hat uns wieder! Mit einigen Salutschüssen, die dem Auspuff unseres Wagen entstammten, trafen wir Samstag Morgen gegen acht Uhr in Menden ein". (Erreicht den Hof mit Mühe und Not, hinten im Spider der Motor war tot.) Soweit die Zitate.

Wir sind dann mit dem Wagen meines Freundes weitergefahren, die zweite Hälfte der Rallye, und haben schließlich auch noch gewonnen, wenn ich das in aller Bescheidenheit bemerken darf.

Später bin ich nach Neckarsulm gefahren um mir direkt vom Werk einen AT-Motor zu kaufen. Man gab mir 50% Rabatt. Ob das auf Mitleid mit dem geschilderten Leidensweg zurückzuführen ist oder auf meine "nebenbei" gemachte Bemerkung, dass ich mit dem NSU-Wankel-Spider die "Europa-Rallye der Jugend", die durch sechs Länder ging, mitgefahren sei und den 1.Platz belegt habe? Ich weiß es nicht. Dass ich mit dem Spider durch alle sechs Länder gefahren sei, habe ich jedenfalls nie behauptet.

Aber um des Spiders Ehre zu retten: Die zweite Rallye, ein Jahr später, bin ich nicht mitgefahren. Aber ich bin zum Endpunkt der Rallye nach Wien gefahren. Dort gab es einen Abschluss-Slalom. Ein

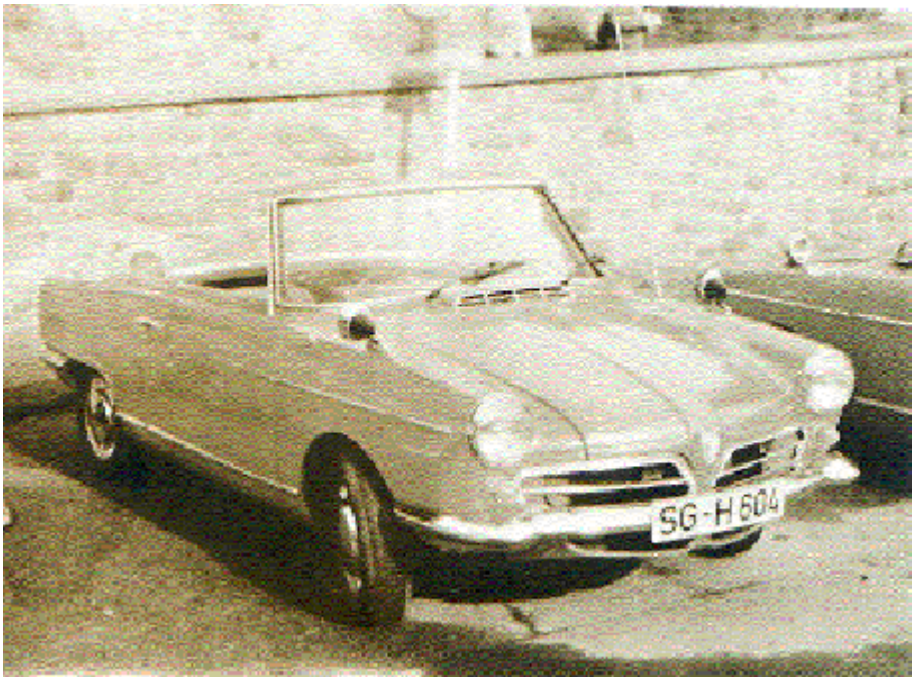
enger Kurs, ideal für den Spider. Ich durfte “ehrenhalber” mitfahren und siehe da, der Spider war der schnellste! Hinterher habe ich’s im Rückwärtsgang bei 6000 U/min probiert. Ging fast genauso schnell wie vorwärts ...

Mit dem Spider zum Nordkapp

Die zweite Rallye bin ich nicht mitgefahren, weil ich mit dem Spider zum Nordkapp wollte. “Hat der Nerven”, wird vielleicht mancher nach den bisherigen Schilderungen sagen. Das sagten auch meine Freunde. Aber ich bin angekommen! Und der Bericht darüber ist ein einziges Loblied auf den Wankel-Spider. 12.000 km (zwölftausend) in vier Wochen kreuz und quer durch Skandinavien (dort im Norden ist noch Platz zum Autofahren) ohne eine einzige Panne. Halt, doch eine: Einmal musste am Nachschalldämpfer eine Befestigungsschraube nachgezogen werden, die sich auf den Pisten losgerappelt hatte.

Der Verbrauch über die gesamte Strecke: 8,1 Liter pro 100 km, beladen mit zwei Personen, Gepäck, Campingausrüstung, 50 Konservendosen und diversen Ersatzteilen. Ich glaube, es ist deshalb nichts kaputt gegangen, weil ich alles dabei hatte: Ölkühler, Lichtmaschine, Wasserpumpe, Öldosierpumpe, Kupplung (die mir solange immer schnell kaputt ging, bis ich mir abgewöhnt hatte, mit hohen Drehzahlen anzufahren) Zündgerät, einen kompletten Zündunterbrecheraufsatz mit fertig eingestellten Kontakten und natürlich Zündkerzen. Aber es war alles “vergeblich”: die Zündkerzen habe ich 12.000 km weder ausgewechselt noch gereinigt.

Der Grund dafür: Langstrecke, der Motor ist ständig warm, kaum Stadtverkehr, kein langes Leerlaufen. Nur am Anfang der Fahrt gab es ein paar Zündaussetzer, als ich den Motor (auf falsche Weise) schonen wollte und zu niedertourig (ca. 2000 U/min im IV. Gang) gefahren bin. Bei 3000 U/min fühlt er sich wesentlich wohler, und die Zündaussetzer verschwanden nach ein paar Kilometern, nachdem sich die Kerze wieder sauber gebrannt hatte.



Übrigens konnte ich in Skandinavien testen, dass der Spider durchaus geländetauglich ist, wenn man von ein paar Beulen in der (zum Glück blechernen) Ölwanne absieht ...

Drei technische Leckerbissen

Damit soll’s genug sein in Sachen Fahrtenberichte. Die drei technischen “Leckerbissen”, die ich in Form von Motorschäden servieren möchte, sind mir nicht auf Fernfahrten, sondern im normalen Alltagsverkehr unterlaufen.

Fall 1:

Die Maschine hatte ca. 65.000 km gelaufen - also schon eine recht beachtliche Lebensdauer - zeigte keinerlei Ermüdungserscheinungen und sprang einwandfrei an. Es war der Motor, bei dem ich mit dem sorgfältigen Warmfahren begonnen hatte (s.o.), der die Skandinavienkilometer (also Langstrecke) gelaufen hatte und mit dem ich zur Zeit der “Ölkrise”, als auf den Autobahnen Tempo 100 galt, viel Autobahn gefahren bin und dem ich nie mehr als 6000 U/min zugemutet hatte - und das auch nur selten.

Beim zerlegten Motor zeigten sich dann auch Rattermarken nur in einem ungefährlichen Ausmaß, und der Dichtleistenverschleiß war noch so gering, dass die Maschine für insgesamt 100.000 km gut gewesen wäre, wenn nicht ..., ja, wenn nicht: Als ich eines Tages den Ölstand kontrollieren wollte, zog ich einen Peilstab heraus, der bis oben hin mit einer karamelpuddingfarbenen Soße überzogen war.

Was war geschehen? Nach einigem Suchen am zerlegten Motor fand mein NSU-Händler heraus, dass ein Ölführungsrohr, das durch das Trochoidengehäuse führt, durchgerostet war, so dass Kühlwasser ins Motoröl gelangen konnte. Eine Lapalie im Grunde, ein Pfennigartikel, dessen Defekt einen an sich intakten Motor lahmlegt. Wie lange ich ohne es zu wissen mit dieser Wasserkühlschmierung herumgefahren bin, das weiß der Himmel. Längstens seit der vorigen Ölkontrolle. Jedenfalls hat mir die schludrige Qualität dieses Pfennigartikels, die wiederum nichts mit dem Wankelprinzip zu tun hat, ein paar hundert Mark Reparaturkosten beschert.

Man mache sich diesen Aberwitz einmal ganz deutlich: Wegen eines durchgerosteten Ölführungsrohrs muss ein voll funktionsfähiger Wankelmotor komplett zerlegt und wieder zusammengebaut werden!

❖

- Fortsetzung im nächsten Journal -