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 historisches 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 Jaht 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 Renneisätzen 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