

Edition Audi Tradition

Klaus Arth

# NSU AUTOMOBILE

Typen · Technik · Modelle



DELIUS KLASING

# Inhalt

- |     |  |     |  |
|-----|--|-----|--|
| 7   | Vorwort  |     |  |
| 8   | Ein drittes Standbein (1889–1934)                                | 126 | Zurück auf breiter Spur (1957–1977)                |
| 8   | Vom Fahrrad zum Automobil (1889–1918)                            | 126 | Der Sprung auf vier Räder                          |
| 8   | Pionierarbeit mit Daimler  | 126 | Fehlstart auf drei Rädern – die Max-Kabine         |
| 10  | Auf eigenen vier Rädern  | 130 | Fahre Prinz und Du bist König!                     |
| 30  | NSU etabliert sich endgültig im Kreis<br>der Automobilhersteller | 143 | Frauenschwarm mit italienischer Eleganz            |
| 50  | Der Krieg ist das Ende der Zivilisation                          | 154 | Achtung aufgepasst – jetzt kommt der NSU Prinz III |
| 56  | Turbulenzen (1919–1932)  | 162 | Mit neuer Linie zum Erfolg                         |
| 56  | Zurück ins normale Leben   | 162 | Mut zur Frische – NSU Prinz 4                      |
| 85  | Zeit für Veränderungen,<br>mehr Dynamik und Fahrkultur           | 167 | Vier Zylinder für die Freude am Fahren             |
| 99  | Maximales Minimum –<br>der neue Universal-Typ 7/34 PS            | 182 | Sport und Familie                                  |
| 118 | Kleine Nachwehen (1930–1934)                                     | 190 | Variationen eines Themas                           |
| 118 | Dreirad-Konzept für die Krise                                    | 212 | Der Griff nach den Sternen                         |
| 120 | NSU Typ 32 –<br>Starthilfe für den Volkswagen                    | 212 | Rotieren statt Stampfen – Wankel macht's möglich!  |
|     |  | 235 | Das neue Fahren – NSU Ro 80                        |
|     |  | 254 | NSU K 70 – Moderne Technik für VW                  |
|     |  | 264 | Keine Zukunft für NSU Ro 80 und Wankel             |
|     |  | 288 | Nachwort   |
|     |  | 289 | Modellübersicht                                    |

# Zurück auf breiter Spur (1957–1977)

## Der Sprung auf vier Räder

### Fehlstart auf drei Rädern – die Max-Kabine

*Präsentationsmodell der  
Max-Kabine im Maßstab  
1:10.*



1955 hat es NSU wieder einmal geschafft und ist der größte Zweiradhersteller der Welt. Bereits 1938 war man an der Spitze, damals mit 62 619 Einheiten. Doch diesmal ist der absolute Höhepunkt mit über 350 000 Zweirädern erreicht. Aber die Motorradumsätze sind rückläufig, einzig der gesteigerte Export, der starke Rollerbereich und vor allem das neue Quickly-Moped bringen den Erfolg. Die Zukunftsprognose für die Branche sieht keineswegs rosig aus, die Zweiradindustrie stolpert in die Krise. Ein Verbrauchertrend zum eigenen Dach über dem Kopf ist deutlich spürbar. Es reicht noch nicht für jedermann zum Kauf eines Volkswagens, aber die sogenannten Rollermobile erleben eine gewisse Hochkonjunktur. Der Messerschmidt Kabinenroller KR 175 ist mit seinem 9 PS starken Sachs-Zweitaktmotor ab März 1953 auf dem Markt,

der Preis liegt knapp unter 2500 DM. Einen 200er-Zweitakt-Sachsmotor mit 10 PS Leistung hat das Fuldamobil, und dafür sind damals 2780 DM zu bezahlen. Dagegen kostet die neue 250er-NSU-Max als Gespann um die 2200 DM, je nach Wahl des Seitenwagens. Eine große NSU Consul liegt mit Beiwagen in der Anschaffung bei etwa 3300 DM. Man kann nicht behaupten, dass NSU der Situation gänzlich unvorbereitet gegenüberstand. Ganz im Gegenteil! Seit 1953 gehen die Motorradumsätze in den Keller. Mit Sorge beobachtet NSU einen sich stetig fortsetzenden Strukturwandel auf dem Zweiradmarkt. Dies drückt sich im Geschäftsbericht folgendermaßen vorsichtig aus: Der Saison-Charakter des Zweiradgeschäftes zeichnet sich von Jahr zu Jahr schärfer ab.

Im Winter 1953/54 beginnen die Alarmglocken zu läuten und bereits Ende Januar 1954 hat Chefkonstrukteur Albert Roder die ersten Entwurfsskizzen eines Dreiradmobils parat. Der Erlanger ist seit Januar 1947 Herr der NSU-Zweirad-Konstruktionen und maßgeblich am Aufschwung der Marke beteiligt. Er ist Motorrad-Fachmann und kein Unbekannter. Schon von März 1936 bis Februar 1938 war Albert Roder bei NSU als Konstrukteur tätig, davor bei Zündapp. Auf NSU folgte der Wechsel zu den Nürnberger Victoria-Werken und auf den Stuhl des Chefkonstruktors, bis NSU ihn wieder zurück an die Sulm holte. Dort wird Albert Roder mit einem ganz neuen Metier konfrontiert, eben einem Kabinenroller. Das Fahrzeug soll zwei Erwachsenen, plus zwei Kindern, plus etwa 60 kg Gepäck Platz bieten. Man entscheidet sich bei NSU für das momentan



*NSU-Chefkonstrukteur  
Albert Roder (ganz links).*

*Blick auf den Fahrerplatz  
beim 1:1-Holzmodell  
(links).*

Machbare. Zu einem richtigen Automobil fehlen die Möglichkeiten, nicht nur technisch, sondern auch finanziell.

Im Juli 1954 fällt der endgültige Startschuss zum NSU-Projekt Typ 30. Schon das Präsentationsmodell im Maßstab 1:10 vermittelt eine genaue Vorstellung von dem zukünftigen NSU-Mobil: geschlossene Karosserie mit vorn angeschlagenen Türen, geteilte Frontscheibe, hinten Panoramafenster und spitz zulaufendes Heck, seitliche Belüftungsschlitze und vorn unterhalb der beiden Scheinwerfer eine Kühlergrillattrappe.

Bei NSU hat niemand eine Vorstellung, wie das Projekt zu realisieren ist. Das Entwicklungsteam ist sehr klein, besteht eigentlich nur aus Albert Roder und seinem ersten Technischen Zeichner Otto Erlewein, dessen Vorkenntnisse aus dem früheren Bereich Kettenrad der Sache förderlich sind. Ihre erste Investition ist ein vier Meter großes Reißbrett, um sämtliche Konstruktionsdetails in Originalgröße aufzuzeichnen. Hierbei entwickelt sich ein Zusammenspiel zwischen Roder und Erlewein, der den Ideen und Skizzen seines Chefkonstruktors Gestalt verleiht. Im weiteren Ablauf der

Konstruktionsarbeiten übernimmt Otto Erlewein immer stärker die Verantwortung und präsentiert technische Lösungen, die letztendlich die Konstruktion weitgehend bestimmen.

Die Basis des Fahrzeuges ist ein stabiler Zentralrohrrahmen mit aufgeschweißtem Unterblech für den Karosserieaufbau. Karosserie und Unterblech werden später miteinander verschraubt. Zwei mittig aufgehängte Achsträger, die sich über Schraubenfedern gegen den Rahmen abstützen, übernehmen die Führung der beiden Vorderräder. Diese haben ihren Platz an Dreieckslenker, dazu kommt noch die Zahnradlenkung mit geteilter Spurstange. Motor, Antriebskette und Hinterradaufnahme bilden eine feste Einheit, die von einem stabilen Träger aufgenommen werden. In Höhe Motoroberkante hat der Träger seinen Drehpunkt am Rohrrahmen, gegen den er sich unten über ein waagrechtes Zentralfederbein abfedert.

Während in der Versuchsabteilung ein Fahrgestell aufgebaut wird, fertigt die Modellschreinerei ein zerlegbares Modell aus Buchenholz im Maßstab 1:1. Aus einzelnen Bördelhölzern zusammengesetzt, deutet es schon fast alle wichtigen Details an. Der

*Helmut Gann, Richard Müller und Kurt Müller haben in der sogenannten Sitzkiste Platz genommen (v. r. n. l.).*



*Blick in die Modellschreinerei mit fertigem Holzmodell.*



*Helmut Gann, Hermann Bühler, Walter Emmerich und Manfred Fink (v. l. n. r.) beim Fototermin mit der Max-Kabine.*



Innenraum zeigt eine Sitzbank vorn, dahinter die mittige Motorabdeckung mit beidseitigen schmalen Sitzen, Dreispeichenlenkrad, zwei Rundinstrumenten, stehenden Pedalen und Mittelschaltung. Unter der vorderen Karosseriehaube ist Platz für den Benzintank und das Gepäck.

Gedanken an eine Zweitaktmotorisierung werden schnell verworfen, denn Roders Meisterstück ist der Max-Motorradmotor, ein absolut zuverlässiges mechanisches Wunderwerk mit oben liegender Nockenwelle, Schubstangensteuerung, Vierganggetriebe und 17 PS Leistung. Damit ist er der modernste 250er-Motorradmotor in ganz Europa und dementsprechend genau der richtige Antrieb für das neue Mobil. Für seinen neuen Einsatzzweck entsprechend modifiziert, nimmt er wie geplant auf dem Motorträger im Heck Platz, wird durch ein Gebläse gekühlt und gibt seine Kraft über eine gekapselte Kette ans Hinterrad weiter. Den Strom für die Zündung und die restlichen Verbraucher liefert eine 6-Volt-Batterie mit 18 Amperestunden. Jetzt hat der Typ 30 auch einen richtigen Namen: Max-Kabine!

Mit diesem Antrieb zielt NSU natürlich auf die große Käuferschicht von Führerscheininhabern der Klasse IV. Das Papier berechtigt zum Fahren von

Fahrzeugen bis maximal 250 cm<sup>3</sup> Hubraum, ohne eine Fahrprüfung abgeleistet zu haben.

Am 22. Oktober 1954 gibt NSU seinen Rückzug aus dem Motorradrennsport bekannt. Nach vier errungenen Weltmeisterschaften 1953 und 1954 in der 125er- und 250er-Klasse, ist jetzt Schluss. Die frei gewordenen technischen und finanziellen Kapazitäten sollen auch in die Dreiradentwicklung einfließen. Dies zahlt sich bereits im Februar 1955 aus – das erste Chassis ist fahrfertig: Radstand 2230 mm, Spurweite 1200 mm, Seilzugbremsen, 12-Zoll-Felgen und 3.50er-Bereifung. Zur Begeisterung aller hat der Max-Motor keine Mühe, das karosserielose Gefährt im Gokart-Stil mit über 100 Stundenkilometern um die NSU-Einfahrbahn zu jagen. Die Fahrten verlaufen äußerst positiv, die Radaufhängung, Lenkung, Schaltung etc. funktionieren nahezu auf Anhieb, Zuversicht ist angesagt. Doch beim Bau der Karosserie gibt es Probleme. Über die jeweiligen Einzelteile des Holzmodells klopft und hämmert die Spenglerei die Außenhaut aus gewöhnlichem Karosserieblech, verschweißt und verschleift das Ganze. Das Endergebnis kann sich trotzdem durchaus sehen lassen. Der Eindruck, den bereits das Holzmodell auf den Betrachter vermittelte, wird fast bestätigt. Im Innenraum hat sich jedoch die Bestuhlung etwas geändert. Fahrer und Beifahrer finden vorn ihren Platz auf gummibespannten Stahlrohrsitzen, hinten nehmen zwei kleinere Sitze gleicher Art den verschalten und schallisolierten Max-Motor in die Mitte. Eine pfiffige Idee. Die Sitze sind schnell herausnehmbar und sollen auch bei Rastpausen oder Campingtouren ihrem Zweck folgen.

Mit zwei Max-Kabinen beginnen am 28. April 1955 die Fahrversuche, ihr Benzintank fasst 20 Liter, als maximale Zuladung sind 225 kg erlaubt. Beide sind fast identisch. Fahrzeug 1 rollt auf 3.50 x 12er Reifen und wiegt leer 387 kg. Fahrzeug 2 ist mit 340 kg etwas leichter geratet und kommt mit Bereifung 4.00 x 12 daher.

Mittlerweile hat NSU als Studienobjekte und zum Vergleich die neue BMW Isetta, ein Fuldamobil und einen Lloyd LP 400 angeschafft. Ein VW 1200 Export gehört ohnehin zum Fuhrpark des Werkes.

Nach der ersten Testwoche ist jedermann klar, dass das Ziel noch sehr weit entfernt ist. Die Karosserie gelingt nicht wie gewünscht. Die Türen klappern, die Windschutzscheibe vibriert und innen ist das Gefährt extrem laut. Bei 70 Stundenkilometern herrscht in Ohrhöhe vorn ein Schalldruckpegel bis 108 Dezibel, in Rücksitzmitte misst man sogar 116 Dezibel. Zum Vergleich wird der 1200er-Export-VW herangezogen, und hier sind es im gleichen Geschwindigkeitsbereich zivile 89 Dezibel in Ohrhöhe Mitte Innenraum. Unter Vollgas erreichen die Max-Kabine knapp über 90 Stundenkilometer, aber innen platzen den Versuchsfahrern die Ohren. Das Fahrzeug gilt als »Motordröhner«. NSU bekommt das Problem nicht in den Griff. In puncto Verarbeitung und Bequemlichkeit sind die Vergleichsmuster weit voraus. Darüber können auch die überlegenen Fahrleistungen nicht hinwegtäuschen. Zudem erweist sich die Max-Kabine als nicht unbedingt geländetauglich oder kurvenstabil. Ein vierrädriges Fahrzeug ist eben viel sicherer und problemloser zu bewegen. Zu diesem Resümee gelangt schließlich auch der NSU-Vorstand. Es bedarf noch eines Rundgangs über die IAA in Frankfurt, um eine endgültige Entscheidung zu treffen. Mit dem unerwartet großen Erfolg des neuen Goggomobils vor Augen, zieht NSU am 5. Oktober 1955 den Schlussstrich unter die Max-Kabine und beschließt den Sprung auf vier Räder.



*Ein letztes Erinnerungsfoto, bevor die erste handgefertigte Max-Kabine in den Fahrversuch geht.*

## Fahre Prinz und Du bist König!

Wie geht es weiter? Die Bundesrepublik hat sich zwischenzeitlich zum zweitgrößten Automobilproduzenten der Welt gemausert. 1955 verließen über 720 000 PKW die Fließbänder.

Auf der alljährlichen Jubilarfeier im Dezember gibt Generaldirektor v. Heydekampf einen Rechenschaftsbericht über die wirtschaftliche Situation von NSU ab. Dabei erwähnt er den bevorstehenden Bau einer neuen Halle von 28 000 m<sup>2</sup> Grundfläche, in der die Fertigung eines mehrrädriigen Fahrzeuges stattfinden soll. Über Art, Aussehen oder einen Zeitplan macht er noch keine Aussagen.

In einer nicht veröffentlichten Pressemitteilung vom Januar 1956 spricht NSU von der Vorbereitung eines Kleinwagens als »fahrenden Regenschirm« mit der Bezeichnung NSU-Automax. Der Name leitet sich aus der geplanten Verwendung eines 400 cm<sup>3</sup> großen Zweizylindermotors mit Ultramax-Ventilsteuerung, Doppel-Max-Motor genannt, ab. Um nicht als Verkehrshindernis zu gelten, soll er in puncto Leistung sämtliche Rollerobile übertreffen. Zur Markteinführung ist das Jahr 1957 vorgesehen. Die Finanzierung des Kleinwagens geschieht durch Erhöhung des Aktienkapitals von 12 auf 18 Mio. DM und der Verdoppelung des Grundpfanddarlehens auf den Fabrikbesitz in Neckarsulm auf 12 Mio. DM. Der Zeitschrift »auto motor und sport« wird schon einmal das Gerücht zugespielt, dass NSU Ende

*Karosserieentwickler Josef Erlewein und Josef Zuschanko überarbeiten das Modell der dritten Max-Kabine.*



des Jahres, spätestens aber im nächsten, einen sensationellen Kleinwagen herausbringen wird. Das Goggomobil setzt seinen Siegeszug fort, der einmillionste VW Käfer läuft vom Band. In dieser Situation ein richtiges Automobil zu bauen, ist für NSU ein Wagnis und eine echte Herausforderung zugleich. Es ist nicht mehr wie in den Zwanzigerjahren. Deutschland ist amputiert, in West- und Ostzone zweigeteilt, Bundesrepublik und Deutsche Demokratische Republik. Die Erfahrungen aus vergangenen Zeiten sind nutzlos. NSU beginnt bei null. Die Devise heißt Ärmel hochkrempeln und zupacken, vor allem auch finanziell. Vollgas voraus! Die optimale Lösung für einen Kleinwagen dieser Größe ist ein moderner selbsttragender Karosseriekörper. Doch mit dieser Materie hat sich zwangsläufig noch niemand in Neckarsulm befasst. Um das Manko zu bereinigen, macht NSU einem Namensvetter von Otto Erlewein, den Wechsel von der Karosseriefabrik Drauz, Heilbronn an die Sulm schmackhaft. Josef Erlewein soll in Anlehnung an die Max-Kabine das Problem lösen und eine ansprechende Form entwickeln. Zusätzlich bündelt NSU alle wichtigen Kräfte in der neuen Abteilung »Karosseriekonstruktion, Vorentwicklung und Entwurf«. Doch so einfach wird die Sache nicht. Ausgangsbasis für eine vierrädrige Variante ist die bereits fertiggestellte dritte Max-Kabine, das sogenannte Fahrzeug 3. Josef Erlewein hat hier den Vorbau größer und kompakter gestaltet, die Stirnseite gerade ausgeführt und mit Blechprägungen versehen. NSU-intern als Fiat-Gesicht bezeichnet, zeigt es Anklänge an Turins neuen Typ 600. Mühevoller Tag- und Nachtarbeit, gepaart mit etlicher unbürokratischer Hilfe von außen, sind notwendig, bis im Juni 1956 die ersten drei NSU-Automobile neuer Zeitrechnung fix und fertig auf ihren vier Rädern stehen. Noch hat das Kind keinen richtigen Namen, vorerst muss seine interne Bezeichnung Typ 40 genügen.

Das kleine Auto lässt seine Verwandtschaft mit der dritten Max-Kabine erahnen, unverkennbar ist das sogenannte Fiat-Gesicht, der ganze Aufbau jetzt selbsttragend. Die Frontscheibe ist klar und durchgehend, ohne störende Mittelstrebe. Die hinteren

seitlichen Fenster ziehen sich um die Kante herum, das Heckfenster steht mittig für sich. Geblieben ist die waagrechte Längssicke an den Flanken, deren Ende bis an die leicht ausladenden hinteren Kotflügeln reicht. Das Hinterteil zeigt sich dadurch kurvenreich und wohlproportioniert. Keineswegs störend wirken hier die Lüftungsschlitze in den Rundungen der Kotflügel und in der Motorhaube. Die einzelne Aufhängung der kleinen 12-Zoll-Räder ist zeitgemäß, vorn jetzt an Trapezlenkern, hinten gibt es Pendelachse mit Querlenkern. Eine hydraulische Vierradbremse bringt das Ganze aus der Bewegung zum Stehen.

Das Mobiliar entstammt der Max-Kabine, ist jetzt aber farbig stoffbespannt und mit einer ebensolchen Bank im Fond versehen. Der Fahrer hat ein Zweispeichen-Lenkrad vor sich, das in Wagenfarbe lackierte Armaturenbrett wird durch das Breitbandtachometer bestimmt. Ergänzend mittig angeordnet blickt er auf eine Zeituhr, darüber ist ein Aschenbecher, direkt vor dem Beifahrer ein Ablagefach integriert. Die Innenseiten sowie der Dachhimmel sind ebenfalls mit Stoff bespannt, alles ist noch etwas provisorisch, aber doch spartanisch gemütlich.

NSUs neuer Zweizylindermotor lärmt hinter der Rückbank; quer eingebaut, mittels Gebläse luftgekühlt, eine oben liegende Nockenwelle, Schubstangensteuerung – ein anderes Prinzip kommt nicht in Frage. Aus seinen  $396 \text{ cm}^3$  Hubraum (Bohrung/Hub =  $62 \times 66 \text{ mm}$ ) mobilisieren sich gesunde 18 Pferdestärken. Vier Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang, nach Motorradmanier klauengeschaltet, zeigen dem Ganzen immer die richtige Richtung. Ihre Prioritäten von sieggewohnter Motorradrenntechnik auf einen absolut alltagstauglichen Automobilmotor zu lenken, bereitet den Motorentechner der Entwicklungsabteilung keine Schwierigkeiten. Erste Probefahrten mit dem etwa 500 kg schweren Kleinwagen zeigen jedoch, dass der Parallel-Twin nach mehr Drehmoment verlangt. Abhilfe schafft die Vergrößerung seiner Zylinderbohrungen auf 69 mm und die damit erreichte Hubraumaufstockung auf  $494 \text{ cm}^3$ . Jetzt steht der intensiven Erprobung nichts mehr im Weg.



Ende Juli 1956 reist eine NSU-Mannschaft mit umfangreichem Gepäck über den großen Teich zu den Bonneville Salt Flats nach Utah. Ziel der Reise ist die Erringung des absoluten Geschwindigkeitsrekords für Motorräder und weiterer Weltrekorde in diversen Hubraumklassen. Die letzte Herausforderung für NSU auf zwei Rädern. Das

*NSU steht wieder auf vier Rädern (ganz oben).*

*Blick in den Motorraum – viel Platz gibt es da nicht (oben).*



*Blick in den Innenraum. Man beachte die stoffbespannten Stahlrohrsitze (ganz oben).*

*Am Heck des neuen NSU-Autos scheiden sich die Geister (oben).*

Unternehmen gelingt, Wilhelm Herz fährt im vollverkleideten 500er-NSU-Delphin 339 km/h schnell. Für etwas geringere Geschwindigkeiten steht der sogenannte Baummsche Liegestuhl bereit. Dank seiner überragenden Aerodynamik erzielt H. P. Müller weitere Klassenrekorde bis 125 cm<sup>3</sup> und 250 cm<sup>3</sup> Hubraum.

Doch das Ganze hat noch einen wichtigen Neben aspekt. Es ist die Gelegenheit, sich über die modernsten Fertigungsmethoden der dortigen Automobilindustrie zu informieren. Hier herrscht dringender Nachholbedarf.

Während NSU auf dem Salzsee Rekorden nachgejagt, wird in Neckarsulm der Belegschaftsstand den saisonalen Absatzschwankungen angepasst. Es kommt zu ersten Entlassungen, Kurzarbeit ist nicht ausgeschlossen. In einer Pressekonferenz kündigt Direktor v. Heydekampf an, es sei jetzt schon abzusehen, dass der Rekordumsatz von 1955 nicht mehr erreicht werde. NSU führt den Absatzzrückgang nicht allein auf die wetterbedingte schlechte Frühjahrssaison hin. Gleichzeitig wird das Aufblühen des Kleinwagen-Markts beobachtet. Dessen Zulassungszahlen haben sich gegenüber dem Vorjahr fast verzehnfacht (1955: 2901, 1956: 24 734). Glücklicherweise ist NSU noch in der Lage, die Verluste der Motorradsparte, durch steigende Verkaufszahlen bei den Motorrollern ausgleichen. Der Mopedbereich hingegen stagniert. Für den Stillstand werden konjunkturdämpfende Maßnahmen der Bundesregierung, welche den Absatz einschränken, verantwortlich gemacht.

Mittlerweile testet NSU das neue Auto auf Herz und Nieren. Es übersteht erste glimpfliche Unfälle mit Blechschäden und muss Änderungswünsche über sich ergehen lassen. Die vordere Radaufhängung wird überarbeitet, sein Fiat-Gesicht hat sich zu einer abgerundeten Frontpartie gewandelt, die Dachlinie der Fenster ist begradigt. Das etwas wulstige Aussehen seines Hinterteils trifft nicht jedermanns Geschmack. Diese Proportionen angenehmer zu gestalten, wird zur ersten Aufgabe eines neuen Mannes in der Karosserieentwicklung. Claus Luthe kommt von NSU-Fiat, Heilbronn und ist seit dem 1. Juli 1956 in der Karosserieentwicklung tätig. Ein Mann, der das Automobil design noch zukunftsweisend bereichern wird. Zunächst modelliert er den verlängerten Rücken neu, schafft einen geradlinigen Heckabschluss, integriert die Kühlluftschlitze in eine leichte Ausbuchtung der Flanken und in die Motorhaube. Längliche Rückleuchten und Blinker auf den vorderen Kotflügeln, Zierschwingen vorn

und hinten sowie verstärkte Stoßstangen ergänzen als weitere Stilelemente die neue Karosserie.

In einem internen Situationsbericht vom September 1956 wird der Serienanlauf des neuen Kleinwagens für den Herbst 1957 vorgesehen. Die Errichtung einer neuen Halle mit rund 30 000 m<sup>2</sup> Arbeitsfläche ist bereits im Gang, der Kostenaufwand hierzu beträgt etwa neun bis neunehalb Millionen DM. Dieses Gebäude soll neben der Montage und dem Karosseriewerk vor allem das Presswerk aufnehmen.

Mit dem Bau der ersten Vorserienfahrzeuge beginnt einen Monat später die heiße Testphase. Einen Namen gibt es immer noch nicht, intern heißt der Kleinwagen erst einmal NSU Lido. Das Umland von Neckarsulm bietet ein ideales Terrain für ausgiebige Versuchsfahrten. Zu dieser Zeit sind Landstraßen der vierten bis siebten Kategorie noch die Regel, besonders wenn man in die ländlichen Gegenden um Öhringen, Crailsheim, Schwäbisch Hall oder gar ins Fränkische fährt. Um die Geheimhaltung stärker sicherzustellen, kommt es zu einem Kuriosum. Die Autos werden der Zulassungsbehörde in Öhringen, also dem östlichen Nachbarkreis, vorgeführt, dort abgenommen und zugelassen. Als Hersteller wird nicht etwa NSU, sondern ein Herr Hermann Schmidt aus Neuenstein eingetragen, seines Zeichens Gastwirt und Fuhrunternehmer. Die Tarnung ist perfekt. Für die Erprobungsfahrten verlässt jeweils ein geschlossener Lastwagen samt NSU-Auto das Werk in Richtung unberührter Natur, wo das Auto rund um die Uhr getestet wird. Tagesleistungen bis zu 800 Kilometern sind normal – über Monate hinweg. Die Fahrer wechseln sich ab, Tag und Nacht, bei jedem Wetter, steuern sie die kleinen Wägelchen über Stock und Stein. Jetzt gilt es, möglichst viele Kinderkrankheiten zu beseitigen. Am Ende haben die meisten Versuchswagen eine Laufleistung von über 60 000 Kilometer auf dem Buckel.

Mit Wiederaufnahme der Automobilproduktion tritt ein seit Ende der 1940er-Jahre währender Streit um den Markennamen NSU in eine entscheidende Phase. Solange NSU in Neckarsulm nur Motorräder baute, gab es für die FIAT AG, Heilbronn bzw.



*Claus Luthe und Kurt Müller bei der Überarbeitung der Heckpartie.*



*Zusammenbau der ersten Versuchsmuster des NSU-Kleinwagens.*



*Auf Testfahrt kreuz und quer durch den Schwäbischen Wald.*

die NSU Automobil AG, Heilbronn keinen Anlass, den beiderseitigen Gebrauch des Namens in Frage zu stellen. Die seit 1952 laufenden Bemühungen um eine endgültige Klärung des Sachverhaltes fanden noch keinen Abschluss. Jetzt aber besteht

*Schöne Ansichten des neuen NSU-Kleinwagens, der noch die Bezeichnung »Lido« trägt.*



akute Konkurrenz und Klärungsbedarf. FIAT pocht weiter auf das Recht, allein Automobile mit dem Namen NSU herstellen und verkaufen zu dürfen. Sie begründet diese Tatsache mit einer anlässlich der NSU-Sanierung im Jahre 1929 erfolgten Übereinkunft. Mit Schreiben vom 5. Januar 1929 gestattete die »NSU Vereinigte Fahrzeugwerke AG«, Neckarsulm die neugegründete Firma als »NSU Automobil AG« zu benennen. Gleichzeitig verpflichtet sie sich, weder fertige Automobile noch Automobilbestandteile unter der Marke »NSU« zu verkaufen. Dagegen erhebt NSU jetzt im Januar 1957 Klage vor dem Landgericht Heilbronn und bekommt Recht. FIAT und der NSU Automobil AG wird untersagt fortan die Bezeichnung »NSU« auch in Verbindung mit »NSU-FIAT« zu benutzen. Die Widerklage wird abgewiesen. Obwohl die Sachlage nun eindeutig scheint, ist ein Ende des Streits noch nicht erreicht. FIAT versteht es in der Zukunft geschickt, die getroffenen Abmachungen zu umschiffen.

Im Frühjahr 1957 führt eine NSUinterne Umfrage auf Vorstands- und Abteilungsleiterebene zur Umbenennung des neuen Automobils von NSU Lido in NSU Prinz. Dessen Versuchsfahrten sind jetzt weitgehend abgeschlossen, die Konstruktion gilt als serienreif. Ohne einen letzten Schliff geht es trotzdem nicht. NSU hat sich den Motor noch einmal vorgenommen und die Zylinder auf 75 mm aufgebohrt. Dank dieser Hubraumvergrößerung

auf 583 cm<sup>3</sup> verfügt er nun über ein enormes Entwicklungspotenzial. Bei einer Verdichtung von 1:7,2 genügen aber 20 PS Leistung vorerst völlig. Sein maximales Drehmoment von 9,81 Nm erreicht der Parallel-Twin schon bei 2300 U/min. NSU bleibt damit auf der sicheren Seite. Bis zur endgültigen Präsentation des neuen Autos wird der Karosserie noch etwas Detailarbeit zuteil. Unter anderem wandern die Kühlluftschlitze auf der Motorhaube nach oben.

Am 30. August 1957 hat der neue Prinz seinen ersten Auftritt vor Publikum, sozusagen die Generalprobe. Ganz hinten auf dem Werksgelände, Richtung Kochendorf, befindet sich das neue, noch unfertige Automobilwerk für die Prinz-Fertigung. In der Mittagspause strömen die NSU'ler aus allen Himmelsrichtungen herbei, um davor ihren Prinz erstmals leibhaftig zu sehen. Nur wenige hatten bisher das Glück ihn vorher kurz erblicken zu dürfen. Drei Tage später ist er in aller Munde.

Schon einmal war Schloss Solitude, vor den Toren Stuttgarts, Schauplatz einer Pressevorstellung. Sechs Jahre zuvor hatte NSU hier sein modernes Lux-Motorrad präsentiert. Es wurde zum Erfolg und zum wichtigsten Grundstein für den rasanten Aufstieg der Marke. Ein gutes Omen?

An diesem 2. September 1957 geht es nicht mehr um Motorräder. Der Rahmen ist ideal: ein Schloss, eine schöne Prinzessin und ein schöner Prinz.

# NSU-Automobile 1957 bis 1977

Modell, Typ	Prinz I, Typ 40	Prinz II, Typ 40	Sport-Prinz, Typ 41
<b>Bauzeit</b>	03/1958–12/1960	03/1958–12/1960	03/1959–06/1967
<b>Motorbauart</b>	Reihen-Zweizylinder, luftgekühlt, OHC-Ventilsteuerung	Reihen-Zweizylinder, luftgekühlt, OHC-Ventilsteuerung	Reihen-Zweizylinder, luftgekühlt, OHC-Ventilsteuerung
<b>Hubraum</b>	583 cm <sup>3</sup>	583 cm <sup>3</sup>	583 cm <sup>3</sup> ab 07/61: 598 cm <sup>3</sup>
<b>Bohrung x Hub</b>	75 x 66 mm	75 x 66 mm	75 x 66 mm ab 07/61: 76 x 66 mm
<b>Leistung</b>	20 PS bei 4600 U/min	20 PS bei 4600 U/min	30 PS bei 5500 U/min
<b>max. Drehmoment</b>	41,2 Nm bei 2250 U/min	41,2 Nm bei 2250 U/min	44,2 Nm bei 3500 U/min
<b>Verdichtung</b>	6,8	6,8	7,5
<b>Getriebe</b>	4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang	4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang	4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
<b>Antrieb</b>	Heckantrieb	Heckantrieb	Heckantrieb
<b>Räder</b>	3.00 Bx12	3.00 Bx12	3.00 Bx12 09/60–11/64: 3.50 Bx12 11/64–06/67: 4.00 x 12
<b>Bremsen vorne/hinten</b>	Trommel / Trommel	Trommel / Trommel	Trommel / Trommel ab 11/64: Scheibe vorn
<b>Bereifung</b>	4.40–12 (125 R 12)	4.40–12 (125 R 12)	4.40–12 (125 R 12) 07/61–11/64: 4.80–12 11/64 - 06/67: 5.00–12 (135 R 12)
<b>Radstand</b>	2000 mm	2000 mm	2000 mm
<b>Spurweite vorn/hinten</b>	1200/1200 mm	1200/1200 mm	1203/1146 mm
<b>Länge x Breite x Höhe</b>	3145 x 1420 x 1350 mm	3145 x 1420 x 1350 mm	3560 x 1520 x 1235 mm
<b>Eigengewicht</b>	496 kg	506 kg	555 kg
<b>zul. Gesamtgewicht</b>	840 kg	840 kg	805 kg ab 08/62: 875 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	100 km/h	100 km/h	130 km/h
<b>Stückzahl</b>	1648	62 587	20 831



NSU war eines der deutschen Unternehmen, die sich der individuellen Fortbewegung auf zwei und vier Rädern verpflichtet fühlten.

Bereits ausgangs des 19. Jahrhunderts war die schwäbische Marke in die automobilen Anfänge involviert, setzte mit Modellen wie dem 6/60-PS-Kompressor-Rennwagen und dem legendären Prinz bemerkenswerte Höhepunkte und hatte mit dem revolutionären Ro 80 ein glanzvolles Finale. Letztendlich sicherte der fortschrittliche K 70 die Zukunft des Neckarsulmer Werkes innerhalb des VW-Konzerns.

Klaus Arth ist profunder Kenner der Materie und veranschaulicht in dieser Monografie den wechselvollen Weg der NSU-Automobile durch die Jahrzehnte. Erstmals werden sämtliche Typen detailliert beschrieben und in den kultur- und zeitgeschichtlichen Kontext gesetzt. Ergänzend werden zahlreiche, überwiegend bisher unveröffentlichte Fotos dargeboten, die dieses Buch komplettieren und so zu einem umfassenden Werk über NSU-Automobile machen.

ISBN 978-3-7688-3276-2



9 783768 832762