AUSGABE 2008

fahrtwind

DAS MAGAZIN DES DEUTSCHEN ZWEIRAD- UND NSU-MUSEUMS NECKARSULM

Sonderausstellung

26.09.2008 - 22.02.2009

DEUTSCHES ZWEIRAD- UND
NSU-MUSEUM NECKARSULM

Prinzengarde

50 JAHRE NSU PRINZ

Impressum

Herausgeber
Deutsches Zweirad- und NSU-Museum

V.i.S.d.P.: Silvia Dumas, Museumsleitung

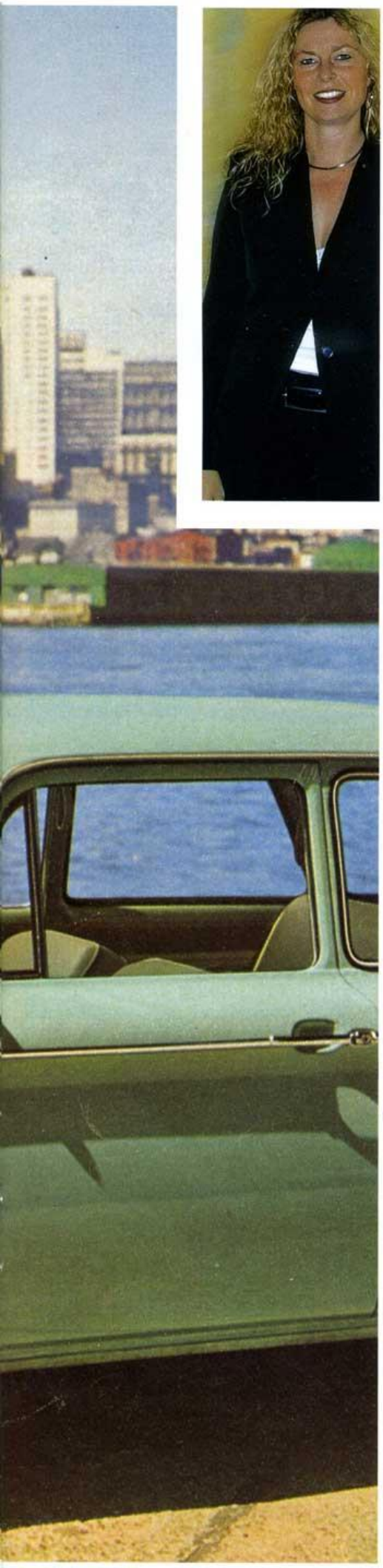
Konzept und Redaktion: Deutsches Zweirad- und NSU-Museum, Jens Ackermann

Bilder: Archiv

Gestaltung/Produktion: projekt X, Heilbronn

Kontakt
Deutsches Zweirad- und NSU-Museum
Urbanstraße 11
74172 Neckarsulm
Tel. 07132/35 271
Fax: 07132/35 402
www.zweirad-museum.de
info@zweirad-museum.de

Öffnungszeiten
täglich 9 bis 17 Uhr, donnerstags 9 bis 19 Uhr, montags sowie 24.12. und 31.12. geschlossen



Liebe Freunde des Deutschen Zweirad- und NSU-Museums, liebe Besucherinnen und Besucher, liebe NSU-Fans!

Die vorliegende Ausgabe unseres Fahrtwinds steht ganz im Zeichen des NSU-Prinz: Dieser Wagen, von 1957 bis 1973 über 1,3 Millionen Mal in Neckarsulm vom Band gelaufen, symbolisiert in eindrucksvoller Weise, wie der einstmals größte Zweiradhersteller der Welt erfolgreich den Sprung in die automobile Zukunft vollzog.

50 Jahre nach Anlaufen der Serienfertigung wollen wir mit unserer Sonderausstellung „Prinzengarde" dem kleinen Wagen aus Neckarsulm ein Denkmal setzen, das er sich eigentlich schon längst verdient hat. Gleichzeitig schließen wir mit dieser Ausstellung auch den Umbau unseres Sonderausstellungsraumes ab, in dem wir Ihnen nach dem Einbau entsprechender Tore nun endlich auch größere Exponate präsentieren können.

Last but not least markiert dieser Fahrtwind auch den Beginn einer neuen Ära: Nach vieljähriger organisatorischer Zugehörigkeit des Museums zum Freizeitbad AQUAtoll, geht das Haus ab Oktober 2008 an das Schul-, Kultur- und Sportamt der Stadt über, in dessen Zuständigkeit sich bereits das Stadtmuseum befindet. Sicherlich werden sich hier vielfältige Möglichkeiten der Interaktion und zahlreiche Synergien ergeben.

Wir wünschen Ihnen nun viel Freude bei der Lektüre des Fahrtwinds und beim Besuch unseres Hauses.

Ihre

Silvia Dumas

Es war einmal ein Prinz aus Neckarsulm ...

So beginnen Märchen, aber ähnlich wie ein Märchen verhielt es sich auch mit dem beispiellosen Erfolgsmodell NSU Prinz, das in vielen Modellvarianten und Versionen zwischen 1957 und 1973 mehr als 1,3 Millionen Mal gebaut wurde.
NSU, 1955 noch größter Zweiradhersteller der Welt, bewies wieder einmal den richtigen Riecher, als man schon 1953 Überlegungen anstellte, erstmals nach Übergabe der Produktion an Fiat im Jahre 1929 wieder Automobile zu bauen. Das Wirtschaftswunder lief in Westdeutschland auf Hochtouren und immer mehr Deutsche wollten nach Motorrad, Roller oder Kleinstwagen endlich ein „richtiges" Auto.

Dabei gingen aber auch bei NSU die ersten Überlegungen eher in die Richtung eines Kleinwagens mit drei Rädern und einem Einzylindermotor: Wie sich Arthur Westrup 1995 in seinem Buch „Fahre Prinz und du bist König" erinnerte, war das entwicklungstechnische Hauptmotiv der NSU-Ingenieure das sprichwörtliche Dach über dem Kopf: „Kein Luftwiderstands-Beiwert, keine Stromlinienkultur und keine ästhetischen Traumlösungen störten den Gedankengang" in den Entwicklungsabteilungen. Nachdem man sich dann bei NSU doch auf vier Räder und zwei Zylinder geeinigt hatte, kündete jedoch immer noch das optisch ziemlich missratene Heck des Prototypen davon, dass der Prinz ursprünglich ein Dreirad hatte werden sollen. Glücklicherweise hatte man in der Entwicklungsabteilung ein Einsehen, und man spendierte der Neuentwicklung ein „richtiges" Heck und damit eine erfolgversprechende Zukunft.

Als der Prinz ab Herbst 1957 die internationale Auto-Bühne betrat, eroberte er sich gleich vom Start weg sein Publikum. Zunächst mit 20 PS in zwei Ausstattungsvarianten als Prinz I und Prinz II, traten ab 1959 der Prinz 30 sowie der von Bertone entworfene Sportprinz, beide mit je 30 PS, dazu. Ab 1960 löste der Prinz III mit stärkerem Motor und etwas mehr Komfort die Prinzen I und II ab. Die Prinzen waren, vielleicht abgesehen vom Sportprinz, zwar keine ausgesprochenen Schönheiten, aber mit ihrer soliden Konstruktion, bewährter und zuverlässiger Technik und einer schon fast schwäbisch anmutenden Sparsamkeit begeisterten sie ihre Besitzer im In- und Ausland.

CHEVROLET CORVAIR

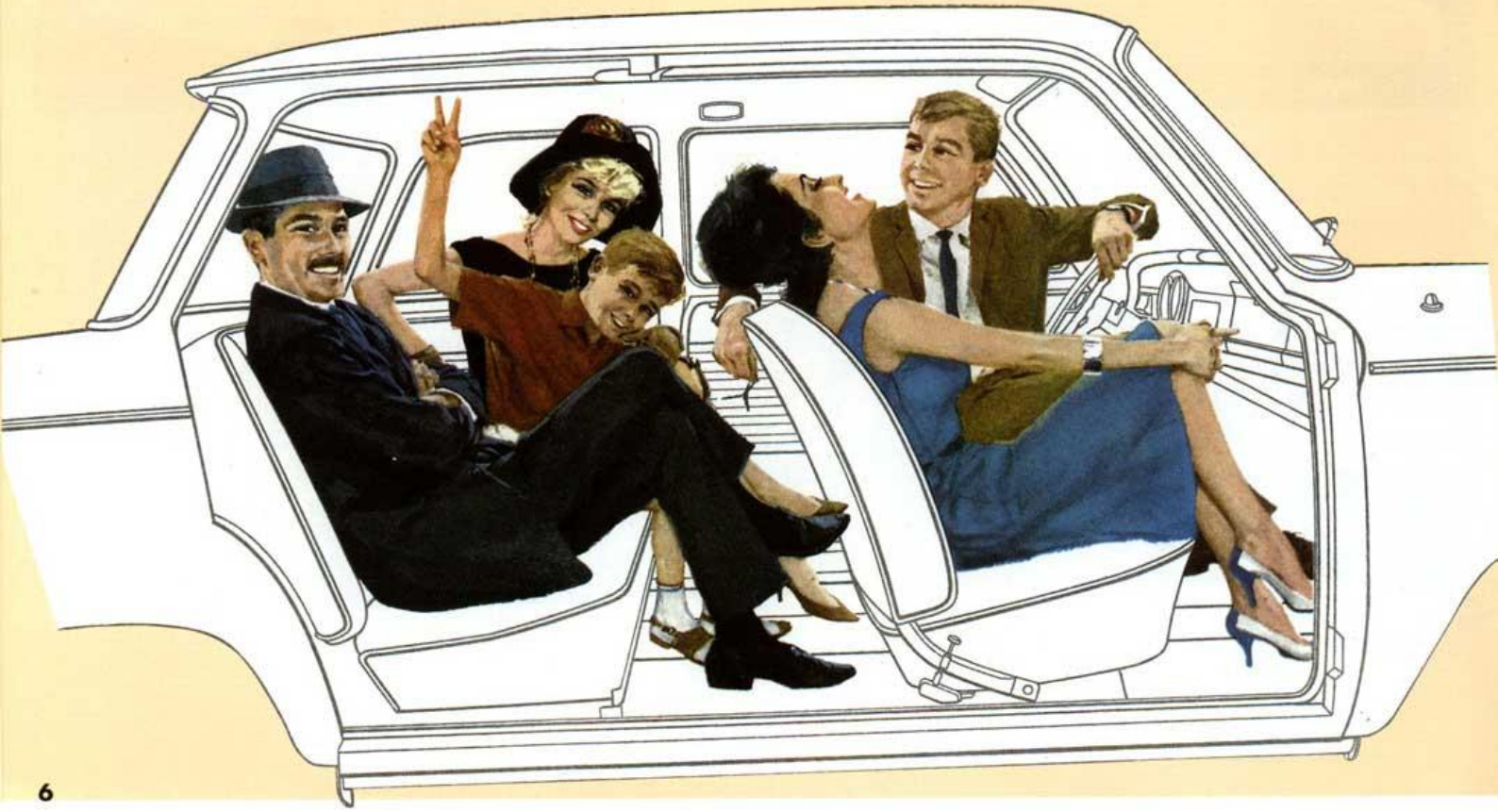
PRINZ 4

SPORTPRINZ

Auch wenn man sich im Teileregal der Vorgängerprinzen bediente (Vorder- und Hinterachse sowie Antriebsblock), nahm die Karosserie des neuen Prinzen deutliche Anleihen beim Chevrolet Corvair und beendete damit das doch eher barock anmutende Design der ersten Prinzen. Der Corvair beendete mit seinem klaren, schnörkel-, aber auch zeitlosen Design die Heckflossenära der amerikanischen Autos. Genau so erfolgreich war dieser neue Stil aber auch diesseits des Atlantiks, nicht nur beim Prinz 4, sondern auch beim im gleichen Jahr erschienenen Fiat 1300/1500 und dem BMW 1500 von 1962. Ganz unumstritten war das 1962 wohl noch nicht: In der „Auto, Motor und Sport" vom 24. Februar 1962 fragte man sich, ob denn „Nachahmung unmoralisch" sei? Auf jeden Fall verhalf das Design dem neuen NSU zu einer gewissen Zeitlosigkeit und wurde schließlich bis 1973 beibehalten.

Der neue Prinz 4 war, anders als seine Vorgänger, ein echter Fünfsitzer. Bei einem Eigengewicht von gerade einmal 555 kg konnten beachtliche 445 kg zugeladen werden. Umklappbare Rückbank, eine kompakte und übersichtliche Karosserie machten das Auto mit einem Wendekreis von noch nicht einmal 9 Metern zu einem sehr funktionalen, wendigen Fahrzeug. Das günstige Leistungsgewicht von knapp 19 kg/PS verlieh dem Wagen gute Beschleunigungswerte, eine für damalige Zeiten stattliche Höchstgeschwindigkeit von rund 120 km/h und einen sparsamen Verbrauch. Bei soviel positiven Merkmalen fielen dann auch häufiger kritisierte Dinge (Kupplung, unterdimensionierter Anlasser) nicht weiter ins Gewicht, so dass der Prinz 4 mit nur minimalen Änderungen 13 Jahre lang gebaut und ordentlich verkauft wurde. Die Neckarsulmer Jahresproduktion lag zwischen 40.000 und 60.000 Fahrzeugen (1963 wurden sogar über 70.000 Prinzen gebaut). Seine Freunde hatte der sympathische Zweizylinder nicht nur in Deutschland: Speziell in den letzten Produktionsjahren verkauften die Neckarsulmer steigende Stückzahlen nach Italien, wo traditionell die Kleinwagen hoch im Kurs standen und stehen. Gingen 1968 schon 68% der Produktion in den sonnigen Süden, waren es 1 970 sage und schreibe 86%! Als jedoch 1971 der Fiat 127 Italien eroberte, war das Ende der Ära Prinz 4 eingeläutet: Schon zwei Jahre später lief die Produktion des Prinz 4 in Neckarsulm aus – nach rund 570.000 gebauten Exemplaren!

Zur IAA 1963 überraschte NSU die Fachwelt mit dem neuen Prinz 1000: Optisch immer noch im Corvair-Design und somit im Aussehen dem Prinz 4 verblüffend ähnlich, war „der Neue" lediglich ein paar Zentimeter größer geworden. Der große Unterschied verbarg sich unter der (Heck-) Motorhaube: Ein nagelneu entwickelter Vierzylinder-Motor mit 996 ccm und 43 PS machte auch diesen Prinzen zu einem flinken Gesellen, der gut und gerne auch sportlich gefahren werden konnte. So schrieb ein österreichischer Testfahrer 1964 von einer „überdurchschnittlichen Straßenlage", einem handlichen und wendigen Auto, das „buchstäblich um Ecken herumgeworfen werden" kann. Die Konkurrenz im Marktsegment der 1000ccm-



PRINZ 1000

NSU TT

NSU TYP 110

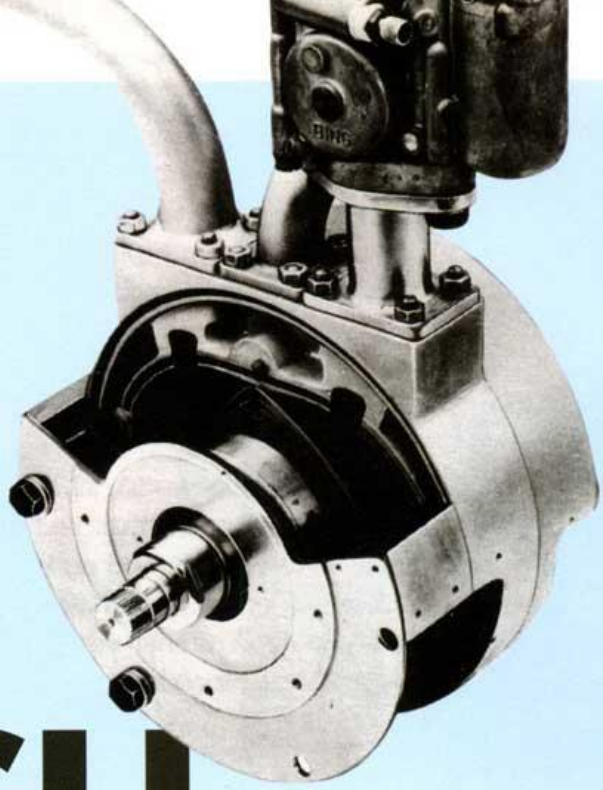
Autos war jedoch in diesen Jahren groß und das Angebot aus Neckarsulm preislich auch im oberen Bereich angesiedelt. Bei einem Vergleichstest von „Auto, Motor und Sport" zum Jahreswechsel 1964/65 konnte der kleine Schwabe zwar Akzente setzen, wurde aber gegen DKW F12, Renault 8, Opel Kadett und Simca 1000 letzter der Wertung. Insofern bestand Handlungsbedarf und schon im ersten Produktionsjahr wurde reagiert, sowohl was die Modellpflege anging, als auch beim Preis. Zudem erschien im Herbst 1964 der Prinz 1000 TT, der für relativ kleines Geld viel Fahrspaß versprach: 55 PS aus 1085 ccm, Doppelscheinwerfer, Drehzahlmesser, Scheibenbremsen und Sportlenkrad waren die heißbegehrten Attribute. Und der Motor hatte Potential, um aus dem Prinz ein ernsthaftes Sportgerät zu machen und den Mini Coopers, Abarths und Gordinis auf der Rennstrecke Paroli zu bieten. Professionelle Tuner wie der Stuttgarter Siegfried Spiess holten später mehr als 100 PS aus dem quer eingebauten luftgekühlten Motor heraus – und das blieb auch im Neckarsulmer Werk nicht ohne Folgen. Ab 1967 hieß der kleine Sportler nur noch TT, der Hubraum war mittlerweile auf 1177 ccm angewachsen und lieferte werksmäßige 65 PS. Noch im gleichen Jahr erschien dann auch der TTS, der aus seinen originalen 996 ccm dank Griffs in die Tuning-Trickkiste 70 PS holte. Höhere Verdichtung, scharfe Nockenwelle, zwei Doppelvergaser, größere Ventile, geschmiedete Kolben und der unverzichtbare Ölkühler waren das adäquate Rezept und sorgten dafür, dass der TTS in der Einliterklasse sportlich eingesetzt werden konnte. Eine Werks-Rennversion mit 83 PS, vier Vergasern und Rennauspuff schließlich war der heißeste deutsche Tausender auf dem Markt und konnte auch der Konkurrenz aus dem Ausland das Fürchten lehren. Derart ausgestattet, wundert es nicht, dass die Motorsporterfolge mit den schnellen Prinzen nicht ausblieben.

Zur bisherigen Prinzengarde gesellte sich ab 1965 schließlich der Typ 110, noch etwas größer und vor allem mit einem 1098 ccm-Motor mit 53 PS. Ab 1967 löste der NSU 1200 den Typ 110 ab, wiederum mit größerem Triebwerk und höherer Leistung. Die letzten Evolutionsstufen des erfolgverwöhnten Prinzen standen jedoch bereits schon im Schatten anderer Ereignisse, die die Zukunft NSUs in Neckarsulm maßgeblich beeinflussen sollten: Der Markteinführung des NSU Ro 80, der ersten in Serie gefertigten Limousine mit Doppelscheiben-Wankelmotor der Welt im Herbst 1967 sowie der großen Fusion von Auto Union, NSU und Volkswagen im Frühjahr 1969. Hiermit endete letztlich die fantastische Erfolgsgeschichte der NSU-Automobile aus Neckarsulm. Aber wie heißt es so schön im Märchen:

Und wenn sie nicht gestorben sind ...

Prinz

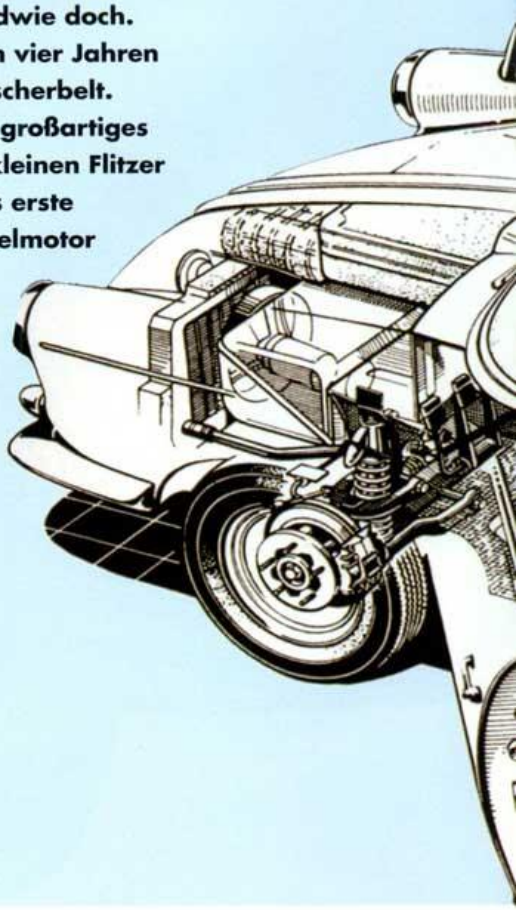
FAHRE PRINZ UND DU BIST KÖNIG



NSU-WANKEL SPIDER

Eigentlich kein Prinz, aber dann irgendwie doch. Nur knapp zweieinhalbtausend Mal in vier Jahren gebaut, am Ende für kleines Geld verscherbelt. Das klingt nicht danach, als sei es ein großartiges Automobil gewesen. Und doch, dem kleinen Flitzer aus Neckarsulm gebührt die Ehre, das erste je in Serie produzierte Auto mit Wankelmotor gewesen zu sein.

Felix Wankel, 1902 in Lahr geboren, hatte sich ganz der Entwicklung von Rotationsmotoren und speziellen Steuersystemen für Motoren verschrieben. Seine erfolgreiche Arbeit führte dann auch zur Kooperation mit NSU: So konstruierte Wankel Drehkolben-Pumpen und Kompressoren, die dem „Baumm'schen Liegestuhl" bei seinen Rekordfahrten auf den Salzseen Utahs 1956 eine Literleistung von rund 260 PS bescherten! Ermutigt durch diese Erfolge machte man sich bei NSU daran, einen Drehkolbenmotor nach dem Wankelprinzip zu konstruieren, Fernziel Serieneinsatz im Automobil. Nach 6-jähriger Entwicklungszeit stand schließlich 1963 ein Aggregat zur Verfügung, das man unter realistischen Einsatzbedingungen testen konnte.

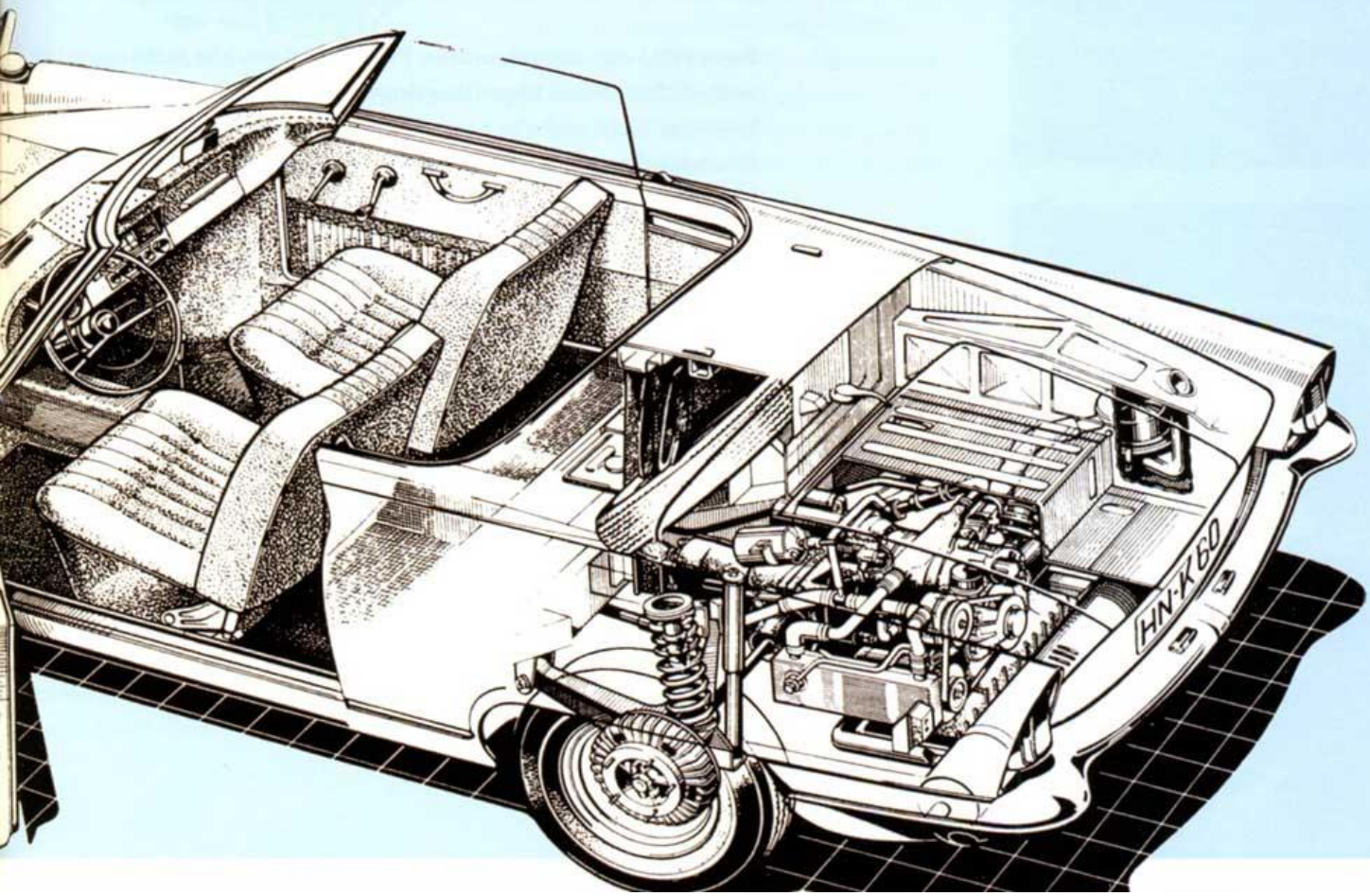


Als Test-Fahrzeug wählte man bei NSU den flinken Sportprinzen, da der neue Motor verhältnismäßig leistungsstark war und ein 150 km/h-schneller Prinz 4 für ziemliches Aufsehen gesorgt hätte. Und genau das wollte man NSU-seitig tunlichst vermeiden! Versuchsfahrzeuge waren zwischen Nordsee und Mittelmeer im Einsatz, ebenso wie ein LKW ohne Aufschrift, der die liegengebliebenen Autos und Fahrer wieder in die Heimat brachte. Die Geheimhaltung hatte Erfolg, und so konnte der Wankel Spider im Herbst 1963 auf der Frankfurter IAA der staunenden Öffentlichkeit präsentiert werden.

Der Wankel Spider ähnelte sehr stark dem bisherigen Sportprinz und stellte deswegen optisch keine wirkliche Sensation dar. Im Grunde war es ein offener Sportprinz, der ja schon seit fünf Jahren mit seiner italienisch anmutenden Karosserie zu gefallen wusste. Nein, es waren vor allem die inneren Werte, die Fachwelt und Laien gleichermaßen begeistern konnten. 50 PS, Höchstgeschwindigkeit jenseits der 150 km/h, dazu eine Laufruhe wie ein Sechszylinder-Motor. Das hatte man bislang bei Autos dieser Größe noch nicht gesehen und erlebt.

Die Serienproduktion des Spiders lief erst im November 1964 an, wobei der erste Serienspider voller Stolz und Zuversicht unter den Werksangehörigen verlost wurde. Es sah zunächst alles nach einem wirklichen Meilenstein aus, der NSU da abermals gelungen war. So ließ sich die Werbeabteilung von NSU im Verkaufsprospekt zur Aussage verleiten, dass mit dem Wankel Spider „eine neue Epoche" eingeleitet werde und die Ära konventioneller Antriebe überrundet würde. Jedoch sprachen die Absatzzahlen eine andere, deutliche Sprache: Gerade einmal 2.375 Exemplare des revolutionären Wagens konnte man in den vier Produktionsjahren absetzen. Zu unzuverlässig erwies sich das Aggregat im Alltagsbetrieb, was die Käuferschaft dann auch gnadenlos mit Kaufzurückhaltung strafte. Im letzten Jahr seiner Produktionszeit war ein Wankel Spider dann auch für nur noch rund 7000 DM zu haben – 1500 DM weniger als der ursprünglich aufgerufene Preis und damit ein Zeichen dafür, dass man dieses Kapitel in Neckarsulm lieber früher als später beenden wollte.

Mehr Erfolg als auf der kommerziellen Bühne war dem kleinen Spider auf der Rennstrecke beschieden – zumindest zwei Jahre lang. Im Rallyesport z.B. holte sich NSU 1966 die Deutsche Meisterschaft bei den GT-Wagen, bei der Avus-Rallye verwies man sogar deutlich stärkere Konkurrenten, wie Porsche und Mercedes, auf die Plätze. 1967 wurde Siegfried Spiess auf dem Wankel Spider Deutscher Bergmeister aller Hubraumklassen und Kategorien.



PRINZ III

PRINZ 4

SPORTPRINZ

WANKEL SPIDER

PRINZ 1000

NSU TT

NSU 1200

VARIATIO
EINES THEMAS

Dass NSU mit der gesamten Prinzenpalette ein außergewöhnliches Stück Ingenieurskunst geglückt war, steht aus heutiger Sicht nicht in Frage: Die behutsame Evolution einer Grundphilosophie (Prinz I, II, III), Anpassung an veränderte Nachfragesituationen (Prinz 4, TT, TTS), Platz für Außergewöhnliches (Sportprinz) und Innovation (Wankel Spider) sind Zeugnisse dafür, wie auch ein verhältnismäßig kleiner Hersteller seinerzeit erfolgreich sein konnte. Die NSU-Fahrzeuge zeichneten dabei eine Reihe technischer Finessen aus, die sie auch für Umbauten und Sondertypen hochgradig interessant machten.

NSU AUTONOVA GT

NEN

PRINZ „RAMSES"

Anfang der 60er-Jahre versuchte der Ägypter Mohamed Gougou, eine eigene Automobilproduktion in Ägypten aufzuziehen. Es sollte ein robustes Auto sein, wartungsarm und leicht instand zu setzen. Auf der Suche nach Partnern stieß er schließlich auf die NSU-Werke, die, zu diesem Zeitpunkt selbst noch in den automobilen Kinderschuhen, Fahrwerk und Motor des damaligen Prinz III liefern sollten. Auf dieser Basis entstand in den Produktionsanlagen nahe den Pyramiden von Gizeh der Ramses I. Mit einer kantigen Blechkarosserie und weitgehendem Verzicht auf jedwede Form von Komfort war dieser Wagen selbst in Ägypten kein Verkaufsschlager. Die Zusammenarbeit mit NSU dauerte jedoch bis in die 70er-Jahre an. Später wurden in dem Werk andere ausländische Fabrikate montiert und komplettiert, darunter Fiat, Polonez, Seat und auch Opel.

NSU AUTONOVA GT

Auf der IAA 1965 wurde am NSU-Stand ein Auto vorgestellt, dessen Entwicklung maßgeblich durch NSU gefördert worden war. Ein Team um den bekannten Motor-Journalisten Fritz B. Busch präsentierte mit dem „NSU autonova GT" ein durch und durch funktionales Fahrzeug, das auf kurzlebige Spielereien verzichtete. Der Wagen hatte keine Zierleisten, exponierte und rostgefährdete Partien waren aus Kunststoff und so befestigt, dass sie sich leicht auswechseln ließen. Das Design war einigermaßen kühn und gewagt und sollte „aufräumen mit dem vermeintlichen alten Plunder" (Arthur Westrup).

Das Fahrzeug basierte im Wesentlichen auf der Bodengruppe eines Prinz 1000 und die Karosserie kam von Sibona & Basano aus Turin. Die Entwicklungszeit betrug gerade einmal vier Monate.

Der Wagen sorgte vom Start für Furore und Begeisterung: Selbst eher konservative Automobilhändler räumten solch einem Fahrzeug gute Absatzchancen ein und auch die Fachpresse zeigte sich beeindruckt. Trotzdem entschied man sich in Neckarsulm gegen eine Serienfertigung, da die Entwicklung des Ro 80 seinerzeit alle Kapazitäten band. Somit blieb der NSU autonova GT ein Einzelstück, das jedoch bis heute erhalten ist.

Ein Girl mit Sex und falschen Locken
läßt manchem Mann den Atem stocken.
Das gilt auch für den Autokauf.
Doch wer sich bluffen läßt, zahlt drauf.
Der Kenner kommentiert gewitzt:
Wohl dem, der einen PRINZ besitzt!

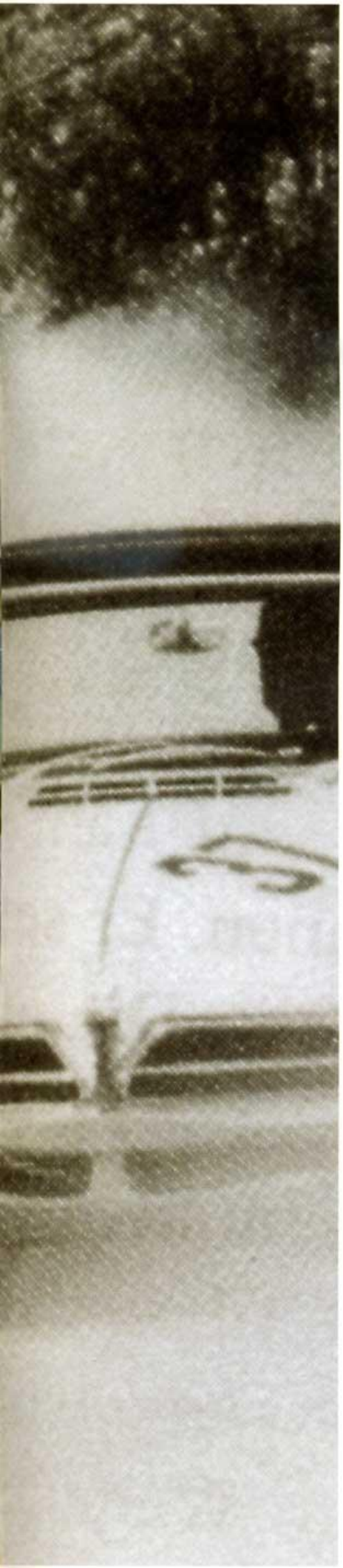
So fix wie Hary ist beim Start,
kommt auch der flotte Prinz in Fahrt
Im Nu ist er davongeflitzt:
Wohl dem, der einen PRINZ besitzt!

Wer sportlich fährt, schätzt ohne Frage
vor allem gute Kurvenlage.
Drum sind die Kenner eines Sinns:
Sehr kurvensicher ist der Prinz!

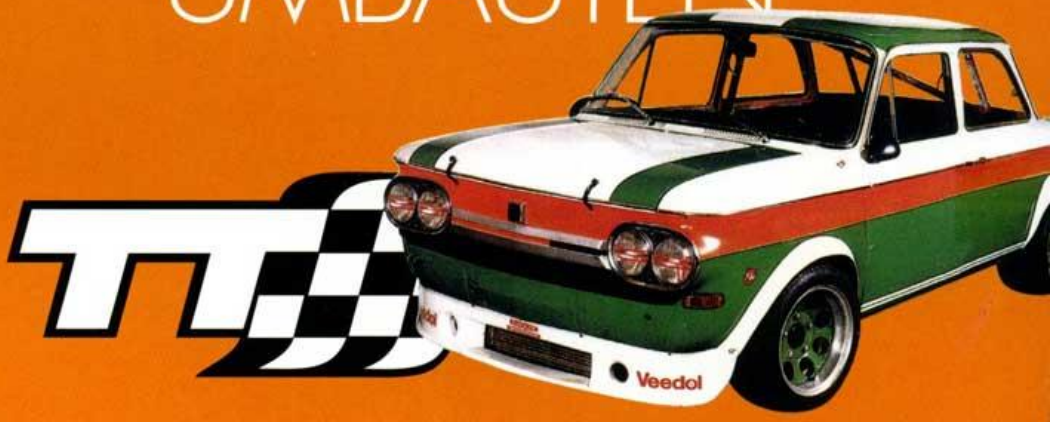
Ich lache über die Snobisten
mit ihren chrombesäten Kisten.
Wer weiter denkt, der sagt gewitzt:
Wohl dem, der einen PRINZ besitzt!

Zu den siegreichsten Spider-Piloten gehörte der Altvater in Sachen NSU-Tuning, Siegfried Spiess, der den Renn-Spider besonders bei Bergrennen erfolgreich einsetzte. Mit dem kleinen GT-Spider wurde er 1967 Bergmeister aller Klassen.

RENN-SPIDER



NSU RENN- UND SPORTWAGEN UMBAUTEN



Nicht nur mit Wankel Spider, TT und TTS ließen sich Rennen fahren und gewinnen: Seit Beginn der Prinzenfertigung wurden auch von Hobbyfahrern und Privatleuten zahlreiche Umbauten und Modifikationen an unterschiedlichen Modellen vorgenommen und mit diesen Fahrzeugen erfolgreich Rennen gefahren. Neben den „üblichen" Tuningmaßnahmen an Motor und Antriebsstrang wurde vielen Fahrzeugen auch ein passenden Äußeres verpasst.

So baute z. B. der nach Argentinien ausgewanderte Curt Delfosse in den 60er-Jahren Kleinrennwagen für verschiedene Rennserien in Latein- und Nordamerika. Es entstanden kleine Formel-4-Renner mit Gitterrohrrahmen und Prinz-Zweizylindermotor mit 780 ccm, die bis zu 185 km/h schnell waren. Diese Fahrzeuge wurden seinerzeit für rund 3200 Dollar auf dem US-Markt angeboten.

Ab 1969 begann die Karriere des NSU Brixner Spider, eines offenen Rennwagens auf Basis der TT-Bodengruppe. Angetrieben meist durch getunte Motoren der Firma Spiess, wurde die Konstruktion des Stuttgarters Kurt Brixner bei Bergrennen genauso erfolgreich eingesetzt wie bei Rundstreckenrennen. Da viele Teile des Wagens aus dem regulären Ersatzteilangebot von NSU kamen, war der kleine Renner auch bei Hobbyfahrern sehr beliebt, die mit vertretbarem Aufwand ihrer Passion nachgehen konnten und immer noch können. Auch der einstige Konstrukteur Kurt Brixner ist hin und wieder noch mit seinem Fahrzeug bei historischen Rennen anzutreffen ...

Aus einem Unfall-TT, der wieder hergerichtet werden sollte, entstand ursprünglich die Marke Thurner, die zwischen 1971 und 1974 mit sehr sportlich anmutenden Fahrzeugen am Markt war. Auf Basis des NSU 1200 Fahrgestells, jedoch mit Motoren des TT, entstanden Autos mit Kunststoff-Karosserien in Kleinserie. NSU belieferte Rudolf Thurner mit Fahrgestellen zu Sonderkonditionen, hatte aber an weitergehender Zusammenarbeit kein Interesse. Das Produktionsende des NSU1200 (1973), die Ölkrise, ein Brand in der Produktionsstätte und eine immer dünner werdende Kapitaldecke beendeten 1974 die kurze Produktionszeit des „Deutschen Alpine" (Gerhard Geiling).

Wer sich vertieft mit den vielen Sonderentwicklungen, Prototypen und Eigenbauten NSUs befassen möchte, dem sei das Buch von Gerhard Geiling ans Herz gelegt. (Geiling, Gerhard: NSU Fahrzeuge, Prototypen und Eigenbauten)

DEUTSCHES ZWEIRAD- UND
NSU-MUSEUM NECKARSULM

Prinzengarde

50 JAHRE NSU PRINZ

Sonderausstellung

26.09.2008 - 22.02.2009

Deutsches Zweirad- und NSU-Museum, Urbanstraße 11, 74172 Neckarsulm, Tel. 07132 35271, Di - So: 9 – 17 Uhr, Do: 9 – 19 Uhr