

Historie und Histörchen (7): Wir nehmen keine Trinkgelder

Hanns-Peter Thyssen von Bornemisza ist ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Der 1941 geborene Hamburger war Redakteur bei folgenden Blättern: „Deutsche Auto-Zeitung“, der heutigen „Auto-Zeitung“, „Die Welt“, „Welt am Sonntag“ und „Bunte“, zuletzt als geschäftsführender Redakteur. Viele Konstrukteure „deutscher Nachkriegs-Mobile“ wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu vielen Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte. Dieses Mal geht es um die in Audi aufgegangene Traditionsmarke NSU und Porsche.

Amerikanischer Volkswagen von Porsche?

Der amerikanische Großimporteur Maxie Hoffman vermittelte dem Studebaker-Vizepräsidenten Richard A. Hutchinson 1951 ein Gespräch mit dem berühmten deutschen Sportwagen-Fabrikanten Ferry Porsche, der sich gerade auf USA-Besuch befand. Die amerikanische Studebaker Corporation war fasziniert vom Verkaufserfolg des deutschen Volkswagens und strebte nach einem „amerikanischen Volkswagen“. Schließlich gab Studebaker 1951 der deutschen Sportwagenfirma Porsche den Auftrag, eine viersitzige, viertürige Stufenheck-Limousine zu entwickeln.

Ein Vorvertrag wurde am 16. Mai 1951 geschlossen. Unter der Projekt-Nummer „542“ begann Porsche die Entwicklung eines Wagens, den die Amerikaner mit Karosserie und separatem Chassis, die Porsche-Ingenieure aber als selbsttragende Karosserie wünschten. Innerhalb von 18 Monaten entstand ein solcher Wagen mit Pontonkarosserie, bei dem das Vorderteil austauschbar war. Die Deutschen entwickelten für die Amerikaner nicht nur eine komplette Automobilkonstruktion, sondern auch den passenden Motor. Es war ein 3,0 Liter-Sechszylinder-Motor, der sowohl als Projekt „542 W“ in einer wassergekühlten mit 106 PS, wie auch als „542 L“ in einer luftgekühlten Version mit 98 PS gebaut und erprobt wurde. Über ein Drei-Gang-Getriebe kam die Kraft an die Hinterräder und damit schaffte der Wagen eine Spitze von 140 km/h.

Im Sommer 1953 war der erste Prototyp fertig. Es begannen Testfahrten durch ganz Europa. Im Sommer 1954 wurden die erprobten Prototypen in die USA geschafft. Doch der Wagen mit zweiteiliger Frontscheibe gefiel den Amerikanern nicht, er verstieß gegen ihren Nationalstolz, die Karosseriebauweise störte den gewohnten US-Produktionsvorgang am Fließband. Zudem war die finanzielle Situation von Studebaker durch die Fusion mit Packard 1954 sehr angespannt. Und eine Marktumfrage ergab, dass sich die Amerikaner unter einem Volkswagen einen Wagen mit Heckmotor vorstellten. Jedenfalls wurde der Studebaker-Porsche nie in Produktion genommen. (Quelle: Ghislaine Kaes)

Mit dem Prinz zum Bundeskanzler

Der Wirtschafts- und Finanzminister Karl Schiller sprach 1965 von einer „Talsole, die durchschritten werden müsste“. In Neckarsulm bei NSU standen 15 000 unverkaufte Prinz-Wagen auf Lager. Weil sich kein Aufwärtstrend abzeichnete, planten die deutschen Autobosse eine Aktion. Sie wollten beim damaligen Bundeskanzler Ludwig Ehrhardt gemeinsam vorsprechen, um zu beraten wie der deutschen Automobilindustrie geholfen werden könne. Zum Treffen in Bonn fuhr alle Industriebosse mit ihren großen Limousinen vor. Nur einer kam im Kleinwagen: Dr. Gerd Stieler von Heydekampf. Er erschien im NSU Prinz 4. Damit war ihm die Aufmerksamkeit der Reporter sicher. Doch unter denen kursierte das Gerücht, dass er mit seinem Dienst-Jaguar mit Chauffeur angereist und wenige Kilometer vor Bonn auf den Prinz umgestiegen sei. Doch das stimmte nicht. Der NSU-Chef war tatsächlich mit dem Prinz 4 aus Neckarsulm gekommen. (Quelle: Gerd Stieler von Heydekampf)

Krach mit Bertone

Die ständig von Geldnöten geplagte NSU-Schwaben in Neckarsulm überlegten, wie sie die nicht sonderlich harmonische Karosserielinie des Prinzen für eine sportliche Version schöner machen könnten. Am Vorbild der italienischen Firma Alfa Romeo fanden sie einen Weg. Bertone hatte für Alfa nicht nur ein Coupé, die Giulietta, entworfen, sondern sie auch gleich im Auftrag von Alfa Romeo gebaut. So sollte dies nun auch mit einem sportlichen Coupé des NSU Prinz geschehen.

Bertone Chefstylist Franco Scaglione nahm sich der Aufgabe an. Er erhielt aber die Auflage, möglichst den Wagen so zu entwerfen, dass sich am Chassis nichts änderte. Scaglione zeichnete ein zweisitziges Coupe mit Schrägheck, mit weit ums Ecke gezogener Frontscheibe und rahmenlosen Seitenfenstern. Doch die Gesamtlänge stieg

auf 3,50 m – ein Maß, das NSU nicht genehmigen wollte. Am 19. September 1958 fand die Vorstellung des Bertone-Produkts statt. Am 2. März 1959 begann die Serienfertigung bei Bertone: Der Sport-Prinz war geboren. Doch die Verarbeitung war schlecht, und so sann die Schwaben darauf, den Sport-Prinz in Neckarsulm herzustellen, was auch geschah.

Nun sann Bertone danach, wie er die Lücke füllen könnte. Ende 1960 hatte Bertone für die französische Firma Simca das Coupé 1000 entworfen. Ein Ein-Liter-Heckmotorwagen auf der Basis des Simca 1000, in dem die Schwaben deutlich die Linien ihrer Sport-Prinzen zu erkennen glaubten. Der Kontakt zu Bertone kühlte bis auf den Gefrierpunkt ab. Aber da die Schwaben auf die kunstvollen Design-Linien nicht verzichten mochten, kamen dennoch Aufträge zu Bertone: allerdings immer über den italienischen NSU-Importeur Ignaz Vok. (Quelle: Otto Frankenberger, Vize-NSU-Chef)

Wie ein Zwei-Millionen-Scheck

Noch von seinem Zimmer im New Yorker Hotel aus telefonierte der NSU-Chef Gerd Stieler von Heydekampf aus mit Düsseldorf und ließ sich dort mit dem Direktor Hermann Richter von der Dresdner Bank verbinden. „Ich habe hier vor mir ein Papier liegen, das aussieht wie ein Zwei-Millionen-Dollar-Scheck“, teilte er unterkühlt, aber freudig, dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats bei NSU, mit. Und der war vor Freude sprachlos. Erst jetzt mochte der Banker glauben, dass der Kreiskolbenmotor eine ernst zu nehmende Sache sei.

Im Laufe des Sommers 1958 wurde die Geschäftsführung von Curtiss-Wright, einem großen amerikanischen Flugmotoren-Hersteller auf den Wankelmotor aufmerksam. Auf Einladung der Amerikaner flogen von Heydekampf und Entwicklungschef Walter Froede mit einem Kreiskolbenmotor im Gepäck in die USA. Die Curtiss-Wright-Manager boten 50 000 Dollar für einen Lizenzvertrag. Doch Heydekampf lehnte kühl ab: „Wir nehmen keine Trinkgelder“. In der letzten Verhandlungsrunde, im Oktober 1958 forderten die Deutschen zwei Millionen Dollar Lizenzgebühr, damals rund 8,4 Millionen Deutsche Mark. Und Curtiss-Wright zahlte.

(Quelle: Stieler von Heydekampf)

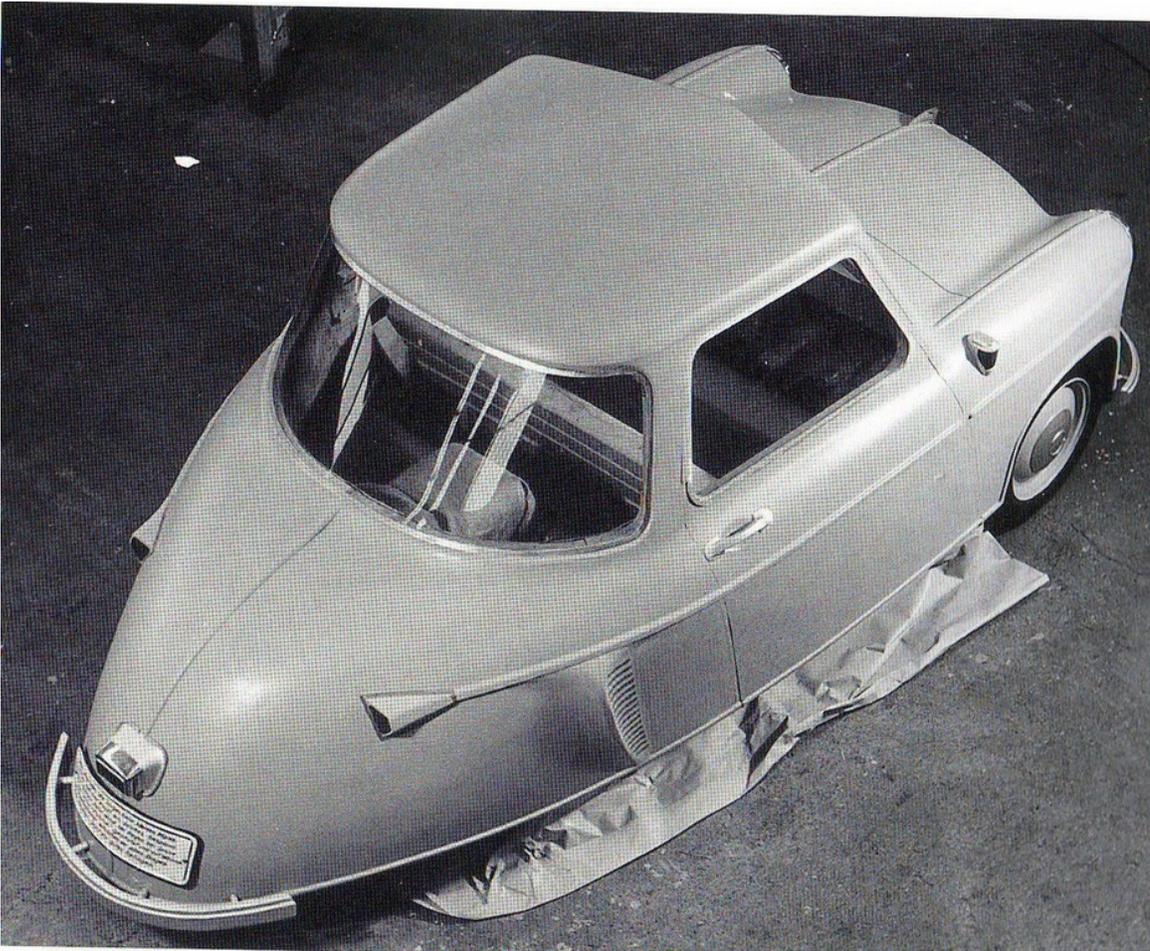
Bilder zum Artikel



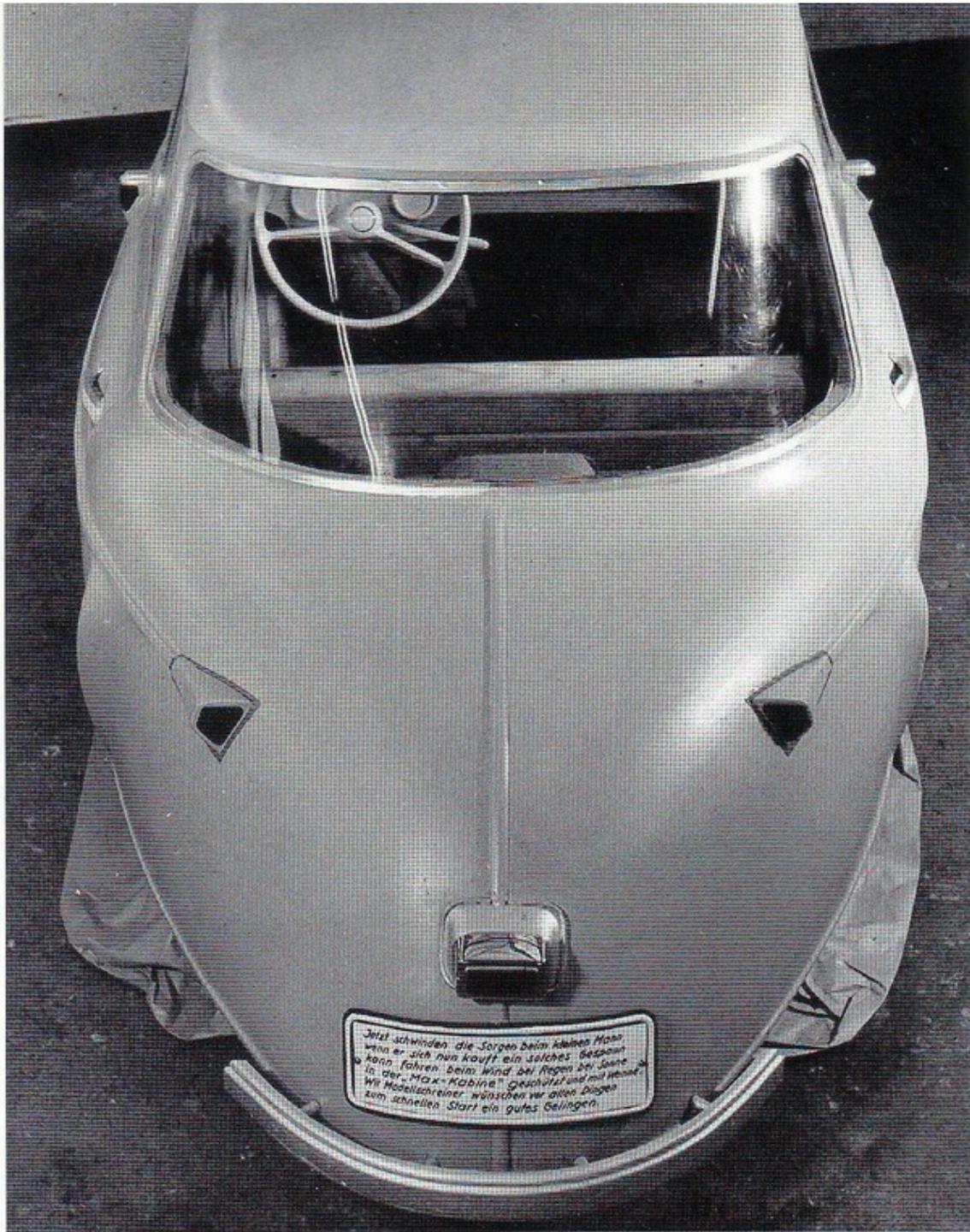
NSU Sport-Prinz.



NSU Prinz IV.



NSU Kabine.



NSU Kabine.
