
Im Bücherregal: Drei Buchstaben schreiben Technikgeschichte

Von Jens Riedel, cen

1873 gegründet und 1984 endgültig verschwunden: Dazwischen liegen bedeutsame Kapitel deutscher Industriegeschichte und technischer Meilensteine. Die Nachfolgefirma Audi hat das nicht vergessen und feiert in diesem Jahr ganz offiziell 150 Jahre NSU. Das nimmt auch der Motorbuch-Verlag Stuttgart zum Anlass, das Buch „Die NSU-Story“ von Peter Schneider nach elf Jahren noch einmal in vierter Ausgabe neu aufzulegen. Der Untertitel „Alle Autos und Motorräder aus Neckarsulm“ ist dabei nicht übertrieben. Obendrein gibt es gleich mehrere hundert Abbildungen.

Wer heute NSU hört, denkt vor allem an den Ro 80 und möglicherweise auch an Werbesprüche wie „Nie mehr laufen, Quickly kaufen“, „Kluge Köpfe kaufen Konsul“ oder „Fixe Fahrer fahren Fox“. Angefangen hat alles mit einer Fabrik zur Herstellung von Strickmaschinen. Elf Jahre später kamen Fahrräder dazu. 1888 lieferte NSU dann Fahrgestelle für die ersten 20 Autos von Daimler sowie von Peugeot. 1901 nahm das Unternehmen als erster deutscher Hersteller die Serienproduktion von Motorrädern – zunächst noch mit Schweizer Zedel-Motoren – auf. Zwei Jahre später folgte der erste eigene Antrieb, 1904 begann die Lizenzfertigung von Vierrädern, wiederum zwei Jahre später war das erste eigene Auto serienreif. Mit dem ersten Weltkrieg kamen noch Lastwagen dazu. 1928 wurde wegen finanzieller Engpässe das Automobilwerk in Heilbronn an Fiat verkauft, wenige Jahre später ganz auf den Automobilbau verzichtet und 1936 übernahm NSU wiederum die Fahrradproduktion von Opel. Dazwischen entstanden in den frühen 30er-Jahren noch drei Prototypen, die den späteren VW Käfer vorwegnahmen.

Mit kleinen Motorrädern wie der 100-Kubik-Fox machte NSU dann die Deutschen in der frühen Nachkriegszeit mobil, zeigte aber auch anderen Herstellern, wo der Hammer auf zwei Rädern hing. 1951 schraubten die Neckarsulmer den Motorradgeschwindigkeitsrekord auf 290 km/h, später noch auf 339 km/h und waren Mitte des Jahrzehnts hinter Bosch und Daimler das drittgrößte Industrieunternehmen Baden-Württembergs. In dieser Zeit fuhr der zeitweise größte Zweiradhersteller der Welt auch etliche nationale und internationale Meisterschaftstitel ein.

Die Unternehmensführung erkannte aber rechtzeitig das Ende des Motorradbooms und griff mit dem Prinz den Autobau wieder auf. Auch hier mangelte es nicht an einem markanten Marketingspruch: „Fahre Prinz und Du bist ein König“. Als Kaiser durften sich dann wohl die Besitzer eines Sport-Prinz fühlen, den Altmeister Bertone schick eingekleidet hatte. Technisch fühlte sich NSU zu Höherem berufen und wandte sich dem Wankelmotor zu, dem eine große Zukunft vorausgesagt wurde. 1964 war der Wankel-Spider mit Kreiskolbenmotor fertig, drei Jahre später debütierte der legendäre Ro 80 auf der IAA in Frankfurt, das erste „Auto des Jahres“ aus deutscher Produktion. Zwei Jahre später folgte auf Druck der Banken aber schon der Zusammenschluss mit der Auto Union. 1984 verschmolz die sperrige Firmenbezeichnung Audi NSU Auto Union dann zu Audi. Das letzte NSU-Auto hatte ohnehin bereits sieben Jahre zuvor das Werk verlassen.

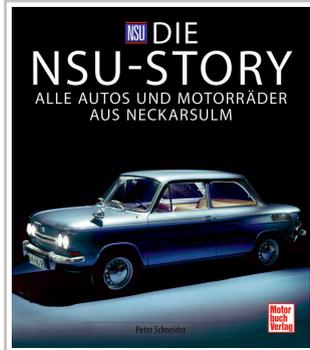
Leider merkt man dem Buch an, dass es etwas in die Jahre gekommen ist. Das schlägt sich vor allem im Stil des ursprünglich 1985 entstandenen Standardwerks nieder, der heute vielfach ein wenig aus der Zeit gefallen wirkt. „Die Menschen schickten sich an..., dem Leben wieder freundliche Seiten abzugewinnen“ und „... all die alten bewährten Kämpfen...“ heißt es da oder an anderer Stelle „Beide strotzten vor Kraft und Energie...“ und „... bot NSU eine Skala verkehrstüchtiger Automobile (...), die sich (...) auf dem internationalen Markt wacker schlugen“. Auch in der Gunst des Publikums wird sich da mal gesonnt. Und der RX-8 wird als Wankelauto geführt, das „heute noch“ im Produktionsprogramm von Mazda sei.

Dem Verdienst des Autors, der nicht nur seine Lehre bei NSU absolvierte, sondern später

auch in der Presse- und Werbeabteilung tätig war, tut das aber keinen Abbruch. Er listet auf den letzten 140 Seiten noch alle von 1900 bis 1977 gebauten Typen und Modelle auf zwei und vier Rädern mit technischen Daten und Foto auf. Und auch die Produktions- und Geschäftszahlen der meisten Jahre lassen sich finden.

„Die NSU-Story – Alle Autos und Motorräder aus Neckarsulm“ von Peter Schneider ist im Motorbuch-Verlag Stuttgart erschienen. Das Buch hat 416 Seiten mit über 700 Abbildungen und kostet 69 Euro. (cen/jri)

Bilder zum Artikel



„Die NSU-Story – Alle Autos und Motorräder aus Neckarsulm“ von Peter Schneider.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Motorbuch-Verlag
