
Im Bücherregal: Alle NSU in Wort und Bild

Von Jens Riedel

2017 wird es 40 Jahre zurückliegen, dass eine Traditionsmarke trotz einer Pioniertat die automobilen Weltbühne verließ. Von 1905 bis 1977 baute NSU, zwischendurch auch größter Zweiradhersteller der Welt, Automobile. In der Reihe „Typenkunde Classic“ des Delius-Klasing-Verlags listet Klaus Arth nun kurz vor dem Jahrestag alle Modelle noch einmal in Wort und Bild auf.

Den Namen NSU verbinden auch Autofans heute meist immer noch vor allem mit den Modellen der Nachkriegszeit. Doch die Geschichte des Fahrrad- und Motorradproduzenten als Autobauer begann viel früher. 1905 wurde in Neckarsulm mit der Lizenzfertigung zweier Modelle des belgischen Herstellers Pipe begonnen.

Erster eigener Kleinwagen ist 1909 der Typ 5 mit zunächst 10 PS und zuletzt 25 PS. Er wird fast 20 Jahre lang produziert. Doch auch Autos bis zur oberen Mittelklasse mit 3,4 Litern Hubraum und 44 PS werden gebaut.

Stets bleibt bei NSU die Kapitaldecke jedoch recht dünn. 1928 springt Fiat ein, kann den weiteren Niedergang in der Weltwirtschaftskrise aber nicht stoppen. 1933 endet die Liaison wieder, nachdem ein Jahr zuvor bereits das Werk Heilbronn stillgelegt worden ist. Einen Ausweg verspricht das „Volkswagen“-Projekt der Nationalsozialisten. Mit dem Typ 32 nimmt NSU Merkmale des späteren VW Käfer vorweg, doch die Hausbank dreht den Geldhahn nicht weit genug auf. Das letzte existierende Exemplar steht heute in der historischen Sammlung von Volkswagen.

Mit dem vorläufigen Ende des Autobaus steigt NSU dafür Ende der 1930er-Jahre zum größten Zweiradproduzenten der Welt auf und wird es 1955 erneut. Doch der wachsende Wohlstand in Deutschland und der Wunsch nach einem Auto statt einem Moped oder Motorrad belastet auch das Neckarsulmer Unternehmen. 1958 wird NSU mit dem Prinz wieder zum Autobauer – und schreibt nur sechs Jahre später Automobilgeschichte: Der 1964 vorgestellte Spider ist das weltweit erste Serienauto mit Wankelmotor. Mit TT und TTS stellt die Marke außerdem in den Folgejahren kleine und auch sportlich erfolgreiche „Rennsemmeln“ auf die Räder. 1967 folgt dann mit dem Ro 80 bekanntermaßen der nächste Paukenschlag. Doch technische Probleme mit dem Kreiskolbenmotor der damals fast schon futuristisch anmutenden Limousine und die nach wie vor klamme Kasse führen NSU in die Arme des Volkswagen-Konzerns – und der bereits fertig entwickelte K 70 wird zum VW. 1977 ist für die Marke dann endgültig Schluss.

Die Typenkunde von Klaus Arth beeindruckt durch ihre Vollständigkeit. Kein Modell wird ausgelassen, von keinem fehlt ein Bild. Technische Details kommen in den Fahrzeugvorstellungen ebenfalls nicht zu kurz. Die beiden durch den Zweiten Weltkrieg getrennten NSU-Autoepochen nehmen jeweils eine Hälfte des Bandes ein, wobei die Beschreibung der Modelle ab 1958 etwas ausführlicher ausfällt, da mehr Seiten für weniger Modelltypen vorhanden sind. Gerade sie dürften auch das vorwiegende Interesse der meisten Leser wecken, die die Autos noch aus Kindertagen oder der eigenen Erfahrung kennen.

„NSU Typenkunde Classic – Alle Automobile von 1905 bis 1977“ von Klaus Arth ist im Delius-Klasing-Verlag erschienen. Das Buch hat 152 Seiten mit 89 Schwarz-weiß- und 59 Farbfotos und kostet 19,90 Euro. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



„NSU Typenkunde Classic – Alle Automobile von 1905 bis 1977“ von Klaus Arth.

Foto: Delius-Klasing-Verlag