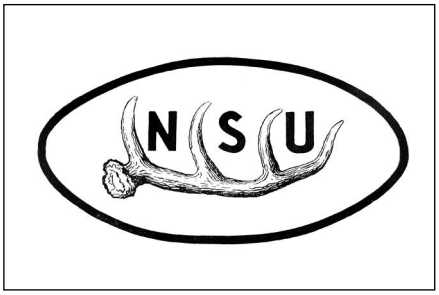


05.07.1907 – 101 798

1911 – 1929

1912

NSU
1903 – 1932

Die Mechaniker Christian Schmidt und Heinrich Stoll gründeten 1873 in Riedlingen an der Donau eine mechanische Werkstätte für Strickmaschinen. Der Betrieb wurde 1880 nach der an Neckar und Sulm gelegenen Stadt Neckarsulm verlegt und nach C. Schmidts Tod, am 16. April 1884, in eine Aktiengesellschaft (Neckarsulmer Strickmaschinen-Fabrik) umgewandelt. Die 1886 aufgenommene Fahrradfertigung verdrängte 1892 die Strickmaschinen. Ab 18. September 1897 firmierte man als Neckarsulmer Fahrradwerke Akt.-Ges. (NSU).

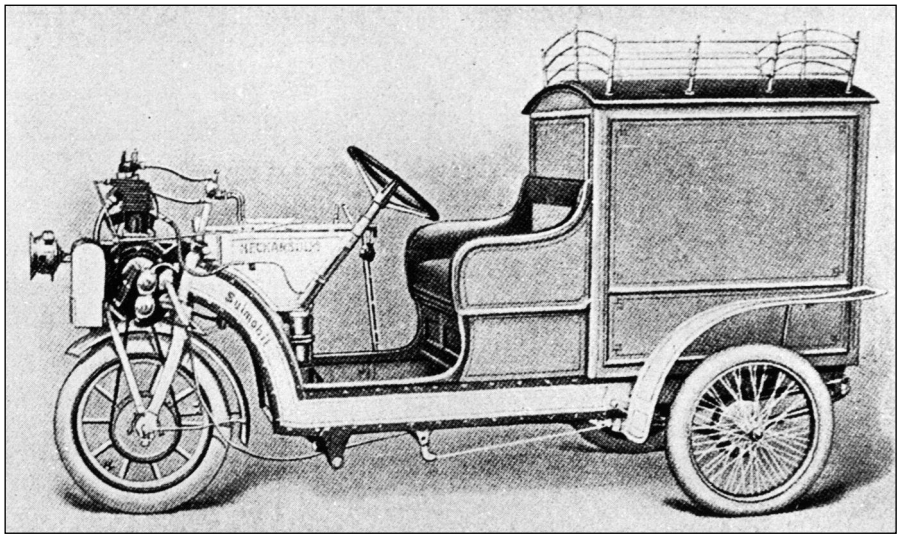
Historisch bedeutsam ist die Lieferung von 20 kompletten Fahrgestellen des „Stahlrad-Wagens“ mit Drehlenkung an die > Daimler-Motoren-Gesellschaft im Jahre 1889. Es handelte sich um eine Konstruktion des Technischen Direktors Ludwig Zeidler. Bald darauf bezog auch der erste französische Peugeot-Wagen die Fahrgestelle aus Neckarsulm.

Mit der vom württembergische Königshaus 1899 verliehenen Auszeichnung „Königliche Hoflieferanten“ startete 1901 die Serienfabrikation von Motorrädern der Marke Neckarsulm und damit der Aufstieg zur zeitweise größten Motorradfabrik Europas. Bis 1914 bestand in England ein Zweigwerk.

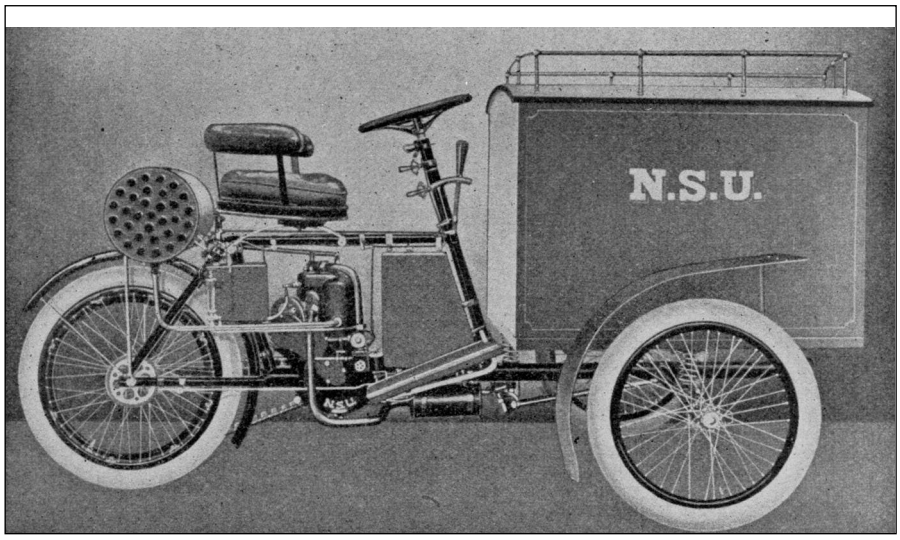
Benutzte man anfangs noch französische Zedel-Motoren, so ging man 1903 zu eigenen Konstruktionen über. Zeitgleich wandte man sich dem motorisierten Warentransport mit Motor-Dreirädern (bis 0,12 t Nutzlast) zu. Sie waren als sogenannte Vorsteckwagen ausgebildet, bei denen ein Kasten oder ein Sitz für eine Person zur Auswahl standen. Selbst Feuerwehren benutzten

1912 – 1913

1913 – 1914



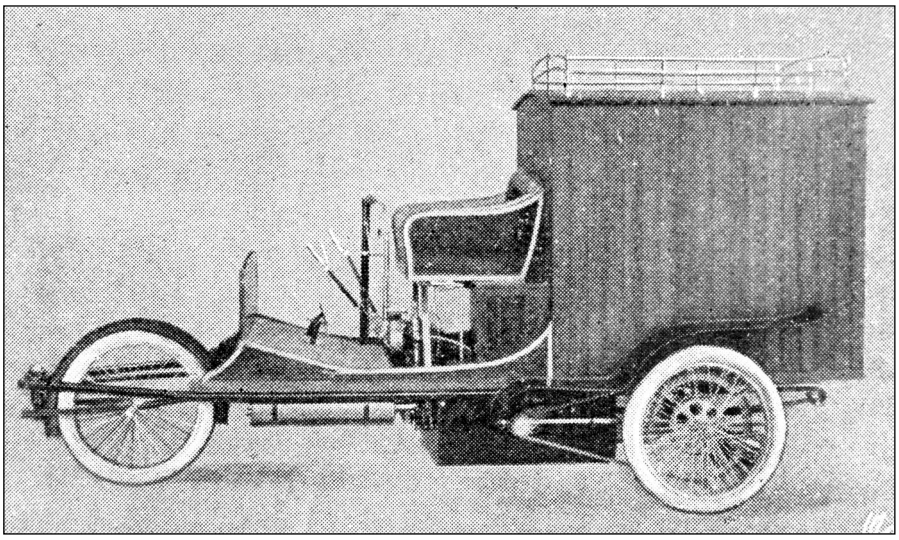
Das NSU-Sulmobil 19xx [1]



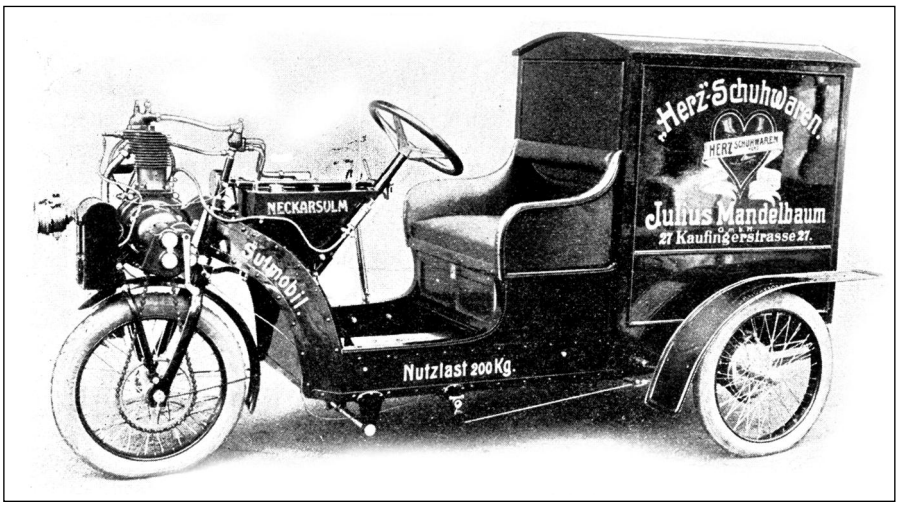
NSU-Transport-Dreirad mit Wasserkühlung 1903 [1]

diese Gefährte. Den Antrieb besorgten luftgekühlte 4-PS- und wassergekühlte 3,5-PS-Einzylindermotoren. Ab 1905 mit 3,5-, 4-, 5-PS- und 5,5-PS-V-Zweizylindermotoren ausgestattet (1909: auch 6 PS), stellte man 1912 ihre Herstellung zugunsten der rationelleren Seitenwagenfertigung ein.

Den regulären Automobilbau starteten die Neckarsulmer 1906 nach Lizenzen der belgischen Firma Compagnie Belge de Constructions d'Automobiles, Usines Pipe, Brüssel. Bis 1908 bot man Luxus-Pkw, Lieferwagen und Omnibusse mit 15/28- und 31/50-PS-Vierzylinder-Motoren an. Den Strom für die magnetische Kupplung „System Jenatzy" und die Innenbeleuchtung der geschlossenen Wagen erzeugte ein Dynamo, der gleichzeitig zur Ladung der Batterien diente. Zwei elfsitzige Omnibusse erhielt das russische Sewastopol.



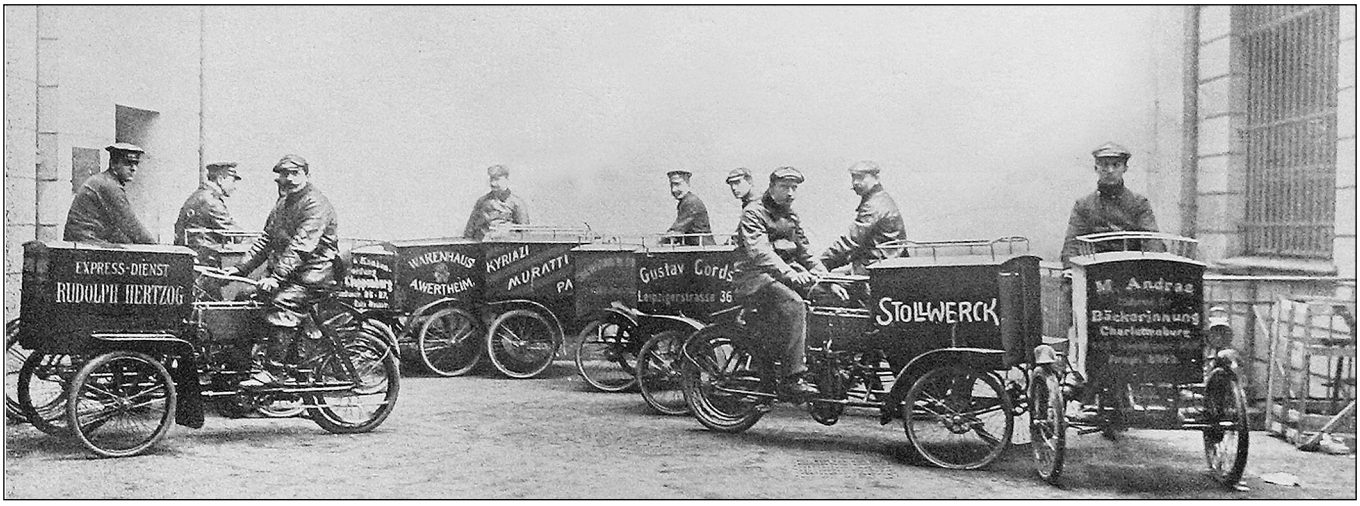
NSU 1914: Geschäftswagen für Fleischtransport [1]



NSU-Sulmobil 1905 [1]

Eine kostengünstige Sonderkonstruktion zwischen Motorrad und Automobil stellte das NSU-Motor-Gepäckdreirad mit luftgekühltem 3,5-PS-Einzylinder und Reibradgetriebe von 1905 dar. Der Fahrer saß hinter einem Lenkrad in einem Sessel über dem Motor. Die Kraftübertragung erfolgte per Keilriemen auf die Hinterräder. Eine neue Dreirad-Konstruktion (Typ IV) löste sie 1906 bis 1908 unter dem Namen „Sulmobil" (0,2 t Nutzlast) ab. Sie besaß Vorderradantrieb per Kette und luftgekühltem 3,5-PS-Einzylinder. Ein ebenfalls 1906 herausgebrachter erster vierrädriger NSU-Lieferungs-Motorwagen für 0,35 t Nutzlast mit wassergekühltem 6/8-PS-Einzylinder (andere Quellen sprechen von 8/9 PS) erwies sich als zu schwach.

Während die Pipe-Lizenzbauten sich keiner großen Nachfrage erfreuten, bildeten die international anerkannten modernen Pipe-Triebsätze jedoch die Grundlage der NSU-eigenen Motorenentwicklung, mit der man bereits im Herbst 1906 in eigenen Kardan-Wagen an die Öffentlichkeit trat. Von Anfang



NSU-Transportdreiräder 1905

an stellten Geschäfts- und Lieferungswagen einen integralen Bestandteil der NSU-Modellpolitik dar. Den Auftakt machten wassergekühlte 6/10- und 15/24-PS-Vierzylinder-Modelle auch mit Kastenaufbauten für 0,4 t und 0,6 t Nutzlast. 1907 folgten 6/12-, 8/15- (ab 1908: 8/16 PS) und 10/20-PS-Vierzylindermodelle (0,4, 0,6 und 0,8 t), mit Aggregaten vollständig eigener Prägung. Als besondere Neuheit hatten die Fahrzeuge abnehmbare Felgen. Vor allem die Kleinwagen lagen im Trend und halfen, die allgemeine Krise der deutschen Automobilindustrie 1907/1908 zu überstehen. Eine Motorrad-Exportflaute von 1909 bis 1911 führte zur Schließung der NSU-Niederlassungen New York und Moskau und zu einem verstärkten Inlandsengagement: die bestehenden Filialen in Stuttgart und Berlin wurden um Düsseldorf und Hannover erweitert.

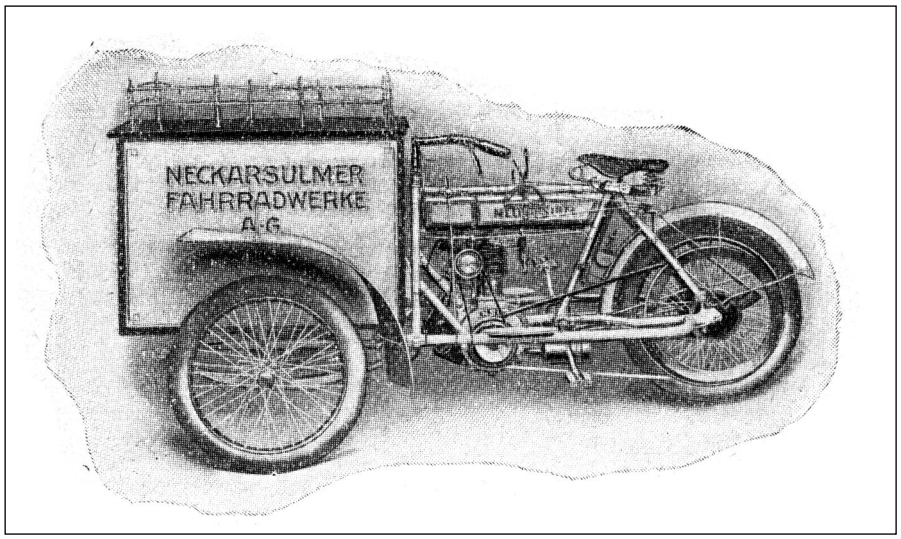
Lediglich in der Motorisierung unterschieden sich zwei neue 5/10 – 12-PS-Kleinwagenmodelle (0,2 t) von 1909: sie besaßen wahlweise einen Vierzylinder oder einen preisgünstigen Zweizylinder. Änderungen der Aggregate ließen das 8/16-PS-Modell zum Typ 9/18 PS werden. Der Typ 6/12 PS avancierte zum Typ 6/14 PS, der 10/20-PS- zum 10/22-PS-Typ.

Anfang 1910 wechselte der verantwortliche Oberingenieur Heinrich Endriss zur Automobilabteilung der Gasmotoren-Fabrik > Deutz. Nur kurz hielten sich die von > Büssing kommenden Ingenieur-Brüder Artur und Curt Hardt in der Direktion, bis sie 1912 Georg Schwarz (Dr. Ing. h.c.) von der Fahrzeugfabrik Eisenach (> Dixi) ablöste.

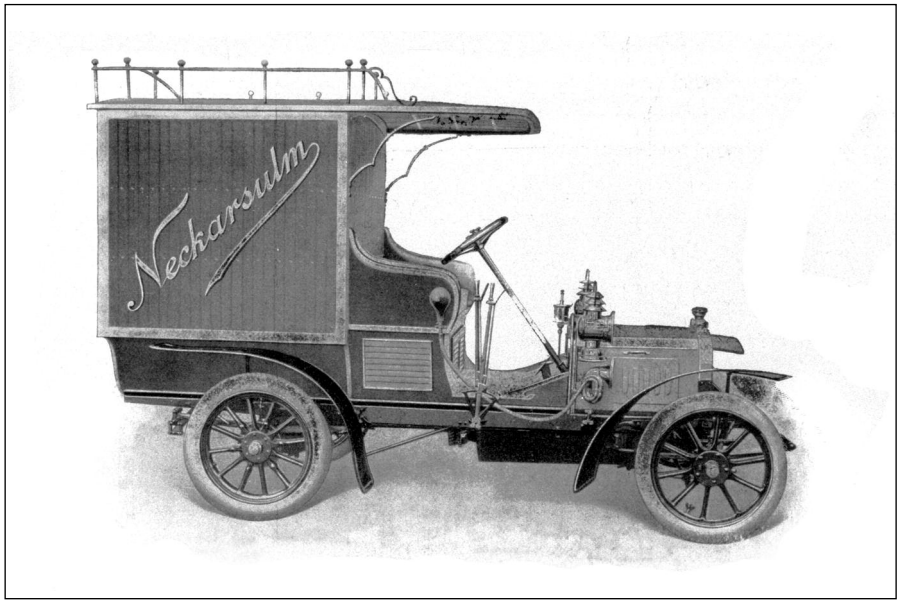
Zur IAA in Berlin 1911 stellte NSU die 8/24-, 10/30- und 13/40-PS-Vierzylinder-Wagen sowie den neuen 8/24-PS-Vierzylinder-Typ vor und konnte somit als Lieferwagen die Modelle 5/11 PS (0,2 t), 6/18 PS (0,4 t), 8/24 PS (0,6 t), 10/30 und 13/40 PS (0,8 – 0,9 t Nutzlast) anbieten. Der Bedeutung des eigenen Automobilbaus entsprechend erfolgte am 14. Januar 1913 die Umbenennung in Neckarsulmer Fahrzeugwerke A.-G. Im Laufe dieses Jahres ließ man auch die nur noch optischen Relikte der Pipe-Ära hinter sich und verlieh den Fahrzeugen ein neues Design, die Form des Kühler nannte man ogival. Nach Änderungen der Aggregate ging man mit dem folgenden 5-Modelle-Programm in den Ersten Weltkrieg: 5/15 PS (0,2 t), 6/18 PS, 8/24 PS, 10/30 PS und 13/40 PS.

Vor allem die Typen 8/24, 10/30 und 13/40 wurden als Sanitätsfahrzeuge und bei den Kraftfahrtruppen für Nachschublieferung eingesetzt. Besondere Bedeutung erlangten die NSU-Motorräder im Meldewesen. Bereits zu Kriegsbeginn nahmen die Württemberger auch den Bau von Lkw (40 PS) mit Kardanantrieb für 1,25 und 2,5 t Nutzlast auf, die technische Grundlage dazu bot der schwere Pkw-Typ mit 40 PS Leistung. 1915 entwickelte man einen 3,5-Tonner (Regel-Dreitonner), der jedoch dem Anschein nach nicht in Serie ging. Obwohl der Export weggebrochen und die zivile Nachfrage gering geworden war, also fast ausschließlich für das Heer produziert wurde, erfolgte ein kontinuierlicher Werksausbau, um die Nachfrage befriedigen zu können.

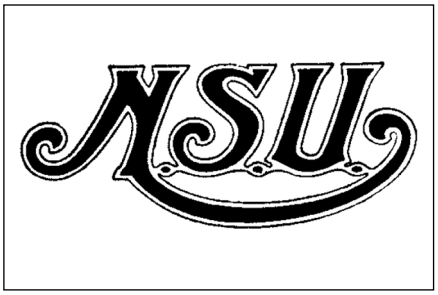
Auch nach dem Krieg wurde der Fabrikausbau weiterbetrieben, die Fertigung ging mit den Vorkriegskonstruktionen 5/15-, 8/24 und 14/40 PS weiter, die 1921 modische Spitzkühler, Anlasser und elektrisches Licht erhielten. Trotz angespannter allgemeiner wirtschaftlicher Krise war die Auftragslage der Firma recht gut, den Lkw-Bau beschränkte man allerdings auf den 2,5-Tonner (35 PS, ab 1924: 14/45 PS).



NSU-Liefer-Dreirad 1908 [1]

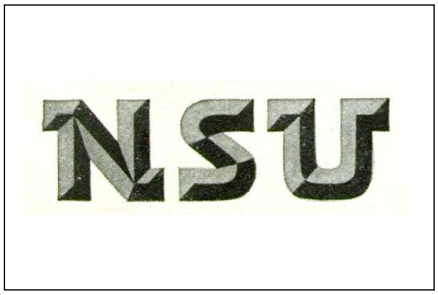


NSU-Lieferwagen 1906 [1]



1915

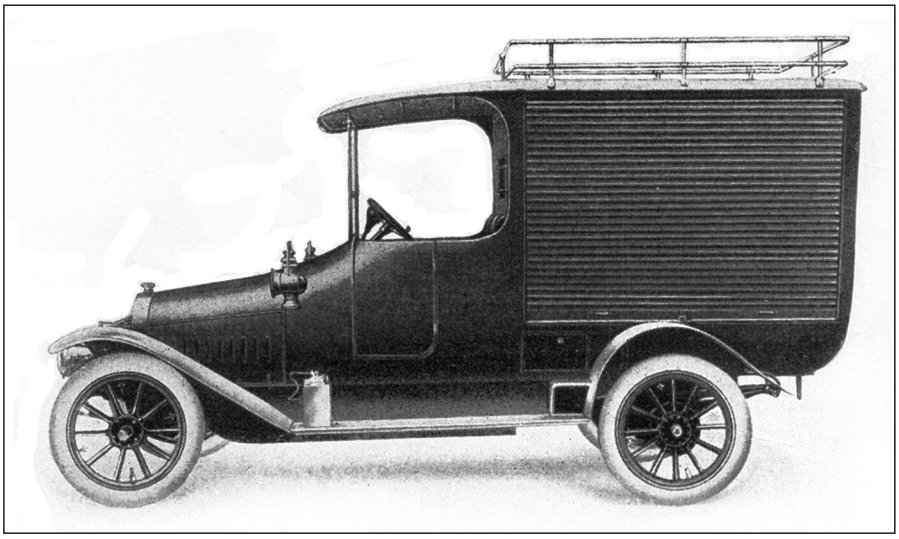
1926



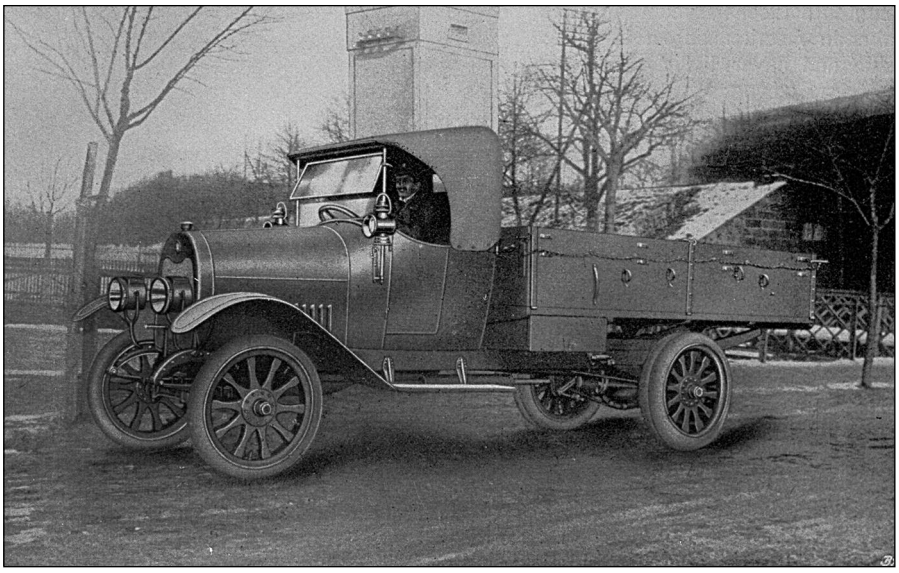
1929

1924 startete der Bau einer Filialfabrik in Heilbronn, die der Konzentration und Ausweitung des Automobilbaus dienen sollte. Seine Fertigstellung verzögerte sich jedoch, da schon ein Jahr später die gesamte NSU-Produktion unter dem Eindruck der Deflation-Krise, die nun auch die Neckarsulmer einholte, vorübergehend stillgelegt werden musste. Vom 19. Dezember 1925 bis zum 9. Januar 1926 ruhte die Produktion völlig.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1925 erschienen als Neuheit ein 5/25-PS-Modell (0,4 t) und ein neues 8/40-PS-Modell nach einheitlichen Konstruktionsprinzipien. Zeitgemäße Flachkühler, Ballonreifen und Vierradbremsen erhielten 1926 alle Typen einschließlich des neuen Lieferwagen (Kombinationswagen) 8/32 PS für 0,75 t Nutzlast (ab 1927 als 8/40 PS). Regulär standen Ladepritsche und geschlossener Kasten zur Wahl. Ohne weiteres konnte das Fahrzeug auch mit Spezialaufbauten für den Krankentransport, den Fleisch- und Viehtransport, für Feuerwehr, für Flaschenbiergeschäfte usw. versehen werden.



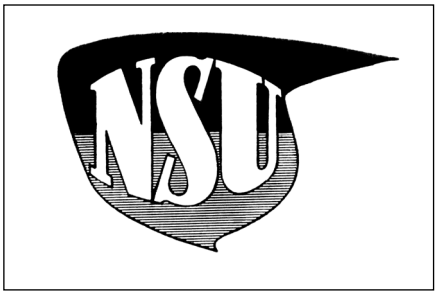
NSU 1914: Geschäftswagen für Fleischtransport [1]



NSU 1914: 2-t-Lastkraftwagen Modell 1915 [1]

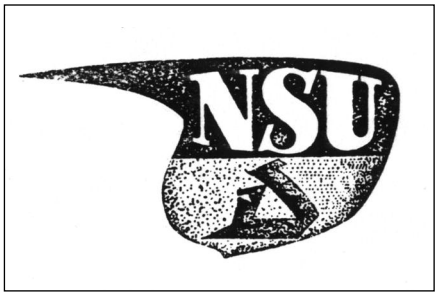
Jacob Schapiro, ein ehemaliger Droschken-Unternehmer und einer der bekanntesten Spekulanten der Zwanziger Jahre, hatte 1923 die Aktienmehrheit der NSU übernommen. Die Schapirogruppe besaß unter anderem Aktienanteile und -mehrheiten an > Daimler, > Benz (> Mercedes-Benz), der > Gothaer Waggonfabrik A.-G. inklusive deren Zweigniederlassungen Cyklon (> Cyklonette) und > Dixi sowie der Hansa-Automobilwerke A.-G. (> Hansa). Auch sein Bestreben war die Errichtung eines deutschen Automobil-Trusts ähnlich der I.G.-Farben. Nachdem dieses Ziel mit der Fusion von Daimler und Benz (> Mercedes-Benz) gescheitert war, versuchte Schapiro einen süddeutschen Trust zu bilden. So fusionierte die NSU am 26. November 1926 mit dem Schapiro gehörenden Karosseriewerk Schebera Akt.-Ges., Berlin-Charlottenburg, zur NSU Vereinigte Fahrzeugwerke Akt.-Ges.

Auf der Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung in Köln 1927 war NSU nicht vertreten; man wandte sich dem Bau von repräsentativeren Sechszylinder-Pkw-Modellen zu. Der 1928 vorgestellte Sechszylinder 6/30 PS war jedoch am Markt vorbei geplant, und auch eine 4-Millionen-Dollar-Anleihe zum Ausbau des Heilbronner Zweigwerks scheiterte, obwohl der Absatz der NSU-Produkte gut lief. Starke Ver-



1929

1930



04.03.1936 – 486 327

luste der zum Schapiro-Besitz gehördenden Berliner Taxigesellschaft Automobil-Fuhrwesen Kandelhardt, die allein fast 1200 NSU-Droschken in Betrieb hatte, brachten 1928 zudem das Imperium Schapiros zu Fall.

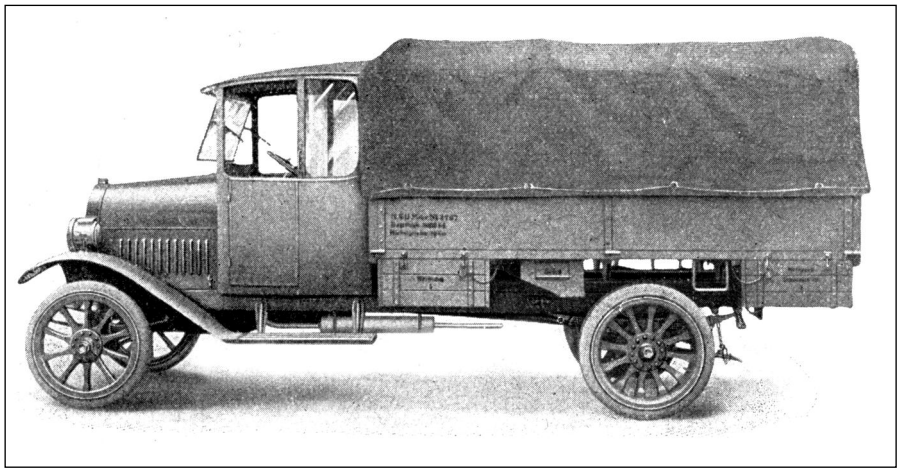
Im November 1928 erwarben die Dresdener Bank in Berlin und die italienische Fiat S.p.A., Turin, für 2 Millionen Reichsmark das Automobilwerk Heilbronn und die Erlaubnis, als NSU-Automobil-A.-G. (gegründet 4. Januar 1929), Heilbronn, zu firmieren, sowie den Markenamen NSU zu nutzen.

Die Beteiligung der Fiat hatte zunächst keine Einschränkung der NSU-Automobilfabrikation zur Folge, der Lkw-Bau wurde jedoch aufgegeben. Zwei neue Sechszylinder-Chassis 6/30 PS und 7/34 PS wurden aufgelegt, die vertragsgemäß nach Heilbronn zur Fertigmontage gingen.

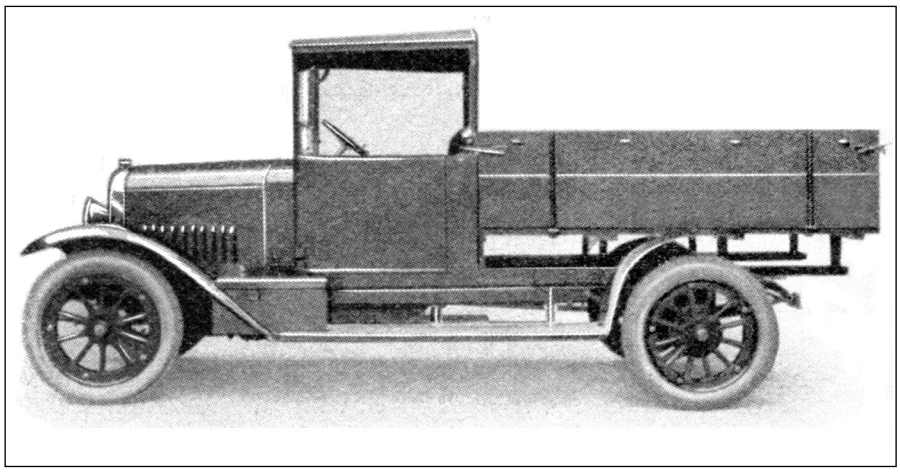
Von 1929 bis 1931 kam der 7/34-PS-Typ größtenteils als Droschken auf den Markt, um den Banken ihre durch Schapiro entstandenen Verluste auszugleichen. Den Löwenanteil erhielt das Berliner Taxi-Unternehmen Kraftag, nach dessen Auflösung 1933 viele Fahrzeuge nach Heilbronn retourniert und in Lieferwagen umgebaut wurden.

1931 startete die Heilbronner NSU Automobil A.-G. die Montage von aus Italien gelieferten Fiat-Wagen, die als NSU-Fiat auf den Markt kamen.

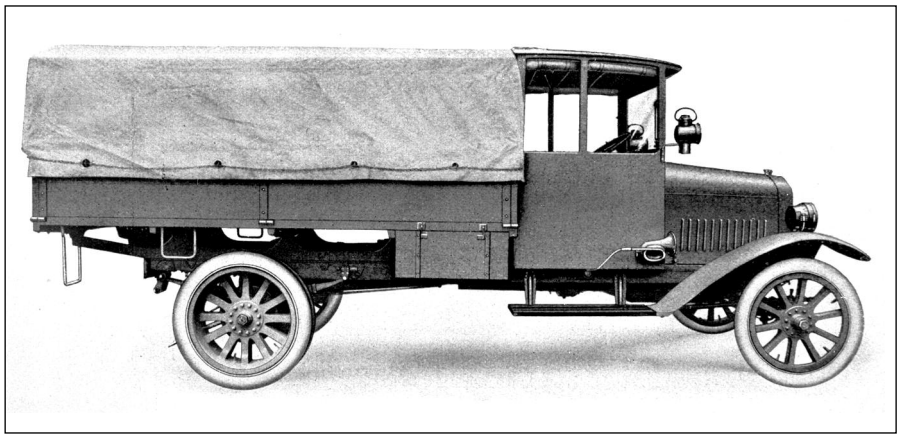
Die Neckarsulmer hatten ihre Motorrad-Sparte gerettet und mit den > Wanderer-Werken in Chemnitz am 15. Juli 1929 einen Vertrag zur gemeinsamen Fertigung und Vertrieb ihrer Motorräder unter dem Namen NSU-Wanderer geschlossen. Während der Vertrieb noch bis zur Gründung der > Auto Union 1932 weiterlief, veräußerte Wanderer bereits 1929 ihren kompletten Motorradbau an die tsche-



Der NSU-Lkw 1919 setzte die Kriegstradition noch fort [1]



NSU-8/12-PS-Lieferwagen 1927 [1]



NSU-2,5-Tonner 1922 [1]

1958

1961

chische Waffenfabrik von F. Janecek, der damit die Motorradmarke Jawa schuf.

So gründete NSU 1932 gemeinsam mit der Deutsche Industrie-Werke A.-G. (> D-Rad), Berlin, eine Motorrad-Fabrikations- und -Verkaufsorganisation, die NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G., Neckarsulm. Noch einmal entstanden 1934 Automobile in Neckarsulm, drei Prototypen (Typ 32) nach Plänen von Ferdinand Porsche, die Vorläufer des späteren > Volkswagens.

1938 in NSU-Werke A.-G. umfirmiert, konzentrierte man sich auf Motorräder.

Mit dem Kleinwagen NSU Prinz stiegen die Württemberger erst 1957 wieder in den Automobilbau ein. Ein Prozess um das Markenzeichen NSU für den Automobilbau mit der Fiat-Automobil A.G. und ihrer Tochtergesellschaft NSU-Automobil-AG (> Neckar), Heilbronn, gewannen die Neckarsulmer nach langwierigem Streit.

Der auch im Ausland erfolreiche Pkw Prinz wurde ab 1961 in Ägypten von der Egyptian Automotive Company (Marke Ramses) mit eigener Karosserie montiert – auch als Pick-up.

Eine Pionierleistung der NSU Motorenwerke A.G., wie man sich seit 1959 nannte, stellte die unglücklich verlaufene Entwicklung des Kreis- bzw. Rotationskolben-Motors (Wankelmotor) von Felix Wankel (1902 – 1988, Dr.-Ing. e. h.: 1969) dar. Ende 1959 wurde er vorgestellt und vielfach in Lizenz gegeben. Der damit ebenfalls ausgerüstete und 1967 erschienene Pkw NSU Ro 80 revolutionierte anhaltend das Pkw-Design.

Am 26. April 1969 beschloss man rückwirkend zum 1. Januar 1969 die Fusion mit der zur Volkswagen AG gehörenden > Auto Union G.m.b.H., Ingolstadt. Die neue Audi NSU Auto Union AG hatte ihren Sitz in Neckarsulm. Werbestrategisch kürzte man den Namenswurm zum 1. Januar 1985 auf

NSU-Reklame 1926 [1]

NSU-Reklame 1927 [1]

Audi AG ab, womit der Markenname NSU aufgegeben wurde.

Der Heilbronner Fiat-Zweig hieß nach Namensstreitigkeiten ab 1. Januar 1960 Neckar-Automobilwerke A.G. vormals NSU Automobil-Aktiengesellschaft (> Neckar Pully). Ab 1. Januar 1966 verzichtete Fiat endgültig auf alle NSU-Markenbezeichnungen.