
Im Rückspiegel: „Fahre Prinz und du bist König“

Die Marke NSU hat in ihrer 150-jährigen Geschichte schon einiges an Wandel erlebt, in den 1950er Jahren zum Beispiel den Sprung vom Motorrad zum Auto. 1955 ist NSU der größte Arbeitgeber in Neckarsulm und größter Zweiradhersteller der Welt. Doch die Nachfrage nach Motorrädern lässt nach. Mit zunehmendem Wohlstand wollen die Menschen ein „Dach über dem Kopf“. Sie wollen ein Auto.

1958 gelingt dem Unternehmen mit dem NSU Prinz der Wiedereinstieg als Automobilhersteller. Es ist die Zeit des Wirtschaftswunders: Nach dem Zweiten Weltkrieg geht es in Deutschland rasch wieder bergauf. Die Einkommen steigen. Und immer mehr Menschen können sich ein Auto leisten.

Doch bei NSU versuchen sie erst einmal ein Zwischenschritt. Auf zwei Räder folgen drei, als die Entwicklungsabteilung zunächst an einem dreirädrigen Rollermobil experimentiert – der „Max-Kabine“. Dessen Name leitet sich von einem NSU-Motorrad ab, der NSU Max. Die Testfahrten der Max-Kabine-Prototypen verlaufen jedoch nicht so vielversprechend und so gibt die NSU-Chefetage Ende 1955 stattdessen den Startschuss zum Projekt Kleinwagen.

Eine Zweiradfabrik in ein Automobilwerk zu erweitern, ist in organisatorischer wie in finanzieller Hinsicht ein Kraftakt. Doch mit einem Kredit in Höhe von damals rund 30 Millionen D-Mark und einer Bürgschaft des Landes Baden-Württemberg kann NSU das Werk bauen. Zeitgleich arbeitet ein Entwicklungsteam am neuen Auto-Projekt. Schon Mitte 1956 sind die ersten drei Prototypen im Versuchseinsatz unterwegs. Serienreif sind sie dann bereits ein Jahr später. Im Sommer 1957 stellen die Neckarsulmer den „NSU Prinz“ vor, der in der Vorserie intern zunächst noch „NSU Lido“ heißt.

Der NSU Prinz ist eine zweitürige Limousine mit selbsttragender Ganzstahlkarosserie. Im Werbeprospekt heißt es: „Der Prinz hat all das zu bieten, was man von einem Wagen seiner Klasse heutzutage erwartet: Er ist gelungen in seinen Proportionen, er bietet vier Erwachsenen genügend Platz, besitzt eine ausgezeichnete Motorleistung, beste Fahreigenschaften und guten Fahrkomfort.“

Bei NSU setzt man auf das Heckmotorprinzip (mit einem 20-PS-Zweizylinder) und bietet zwei Varianten an: den Prinz I als einfache Basisversion, nur in der Außenfarbe Lichtgrün lieferbar, und den Prinz II in so genannter Exportausstattung mit Chromschwingen vorn und hinten, Prinz-Schriftzügen seitlich, Kombiinstrument am Armaturenbrett und Kurbelfenster. Beim Prinz II gibt es verschiedenste Lackfarben zur Auswahl: Callaweiß, Indigoblau, Hederagrün, Lavagrau oder Saharabeige, um nur einige zu nennen. In der Basisversion kostet der NSU Prinz zum Start 3645 D-Mark, den Prinz II gibt's zum Serienstart für 3985 D-Mark ab Werk.

Der erste NSU Prinz rollt im März 1958 vom Band. Auf dem kleinen Auto liegen große Hoffnungen der damals rund 6500 NSU-Mitarbeitenden. Doch der Verkaufserfolg will sich nicht so schnell einstellen: In der Bauzeit (jeweils von 1958 bis 1960) werden von der Basisversion Prinz I lediglich 1648 verkauft. Es zeigt sich, dass die Kunden lieber den besser ausgestatteten Prinz II bestellen, der in seinen drei Jahren Bauzeit immerhin 62.587 Mal verkauft werden kann.

Das Unternehmen bringt 1959 mit dem NSU Sport-Prinz eine Variante mit eigenständiger Karosserie auf den Markt, deren Gestaltung sich an der italienischen Formensprache der Zeit orientiert. Seit 1961 heißt es dann in der Werbung: „Fahre Prinz und du bist König“.

Nach dem NSU Prinz III, von dem zwischen 1960 und 1962 insgesamt 30.332 Autos gebaut werden, ist es vor allem der neu entwickelte Nachfolger, der Prinz 4, der seit 1961 viele Autofahrer für sich begeistert. Er wird bis 1973 produziert und bringt es auf eine Stückzahl von 576.619.

Nachdem sich der Prinz 4 erfolgreich im Kleinwagensegment etabliert hat, wagt NSU im

Jahr 1964 die Höherpositionierung: Die Neckarsulmer steigen mit dem Prinz 1000 in die untere Mittelklasse ein und schufen auch einen damals extrem sportliche Variante – den Prinz TT, der sich Meriten im Rennsport erwarb. Als Käferjäger gefürchtet bot der Prinz TT mit großem Sturz an der Hinterachse und einer mit Gummis offen gehaltenen Motorhaube zur besseren Belüftung des 1100-ccm-Heckmotors beeindruckende 55 PS bei 680 Kilogramm Leergewicht.

Bis heute hat der kleine Prinz eine Fangemeinde, die ihn bei Ausfahrten, Clubtreffen und sogar bei Rennserien regelmäßig zum Einsatz bringt. Audi Tradition stellt im Jubiläumsjahr von Mai bis September jeden Monat ein NSU-Modell vor: von den Klassikern der Marke – ob mit zwei oder vier Rädern – bis hin zu Prototypen und Raritäten. Wer tiefer in die Produktgeschichte eintauchen möchte, dem sei das Buch von Klaus Arth empfohlen: „NSU-Automobile. Typen – Technik – Modelle“, erschienen im Delius-Klasing-Verlag, in der Edition Audi Tradition. (aum)

Bilder zum Artikel



NSU Prinz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Am 4. März 1958 rollt der erste NSU Prinz vom Fließband.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



NSU Prinz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



NSU Prinz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Der NSU Prinz I-II in der Farbkombination Blau-Weiß (1958).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Sonderausstellung „Der fünfte Ring“ im Audi-Museum:
NSU Prinz 30 von 1960.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



NSU Prinz 4.

Foto: von Thyssen



NSU Sport-Prinz.

Foto: ChiemseeMan/Wikipedia



NSU Prinz IV.

Foto: MartinHansV/Wikipedia



NSU Prinz 1000, 1964 - 1972.

Foto: v. Thyssen



Auf dem Weg vom Motorrad zum Auto: das dreirädrige
Rollermobil „Max-Kabine“.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Foto:
