
Im Rückspiegel: Der NSU vom Nil

Audi feiert in diesem Jahr „150 Jahre NSU“. Ein weniger bekanntes Kapitel in der Historie der 1977 eingestellten Traditionsmarke spielte sich in den 1960er- und 1970er-Jahren in Ägypten ab. Im Rahmen einer Liefer- und Montagelizenzvereinbarung wurden Teile des NSU Prinz ins Land der Pharaonen exportiert, wo aus ihnen der Ramses entstand. Trotz einer Bauzeit von 13 Jahren bleibt es bei einer Miniserie. Und doch sorgte das Modell für große Euphorie und Enthusiasmus, war damit letztlich doch der Traum verbunden, eine eigene ägyptische Autoindustrie aufzubauen.

Ägypten verfolgte Anfang der 1960er-Jahre ambitionierte wirtschaftliche Ziele. Im Rahmen eines Aufbauplans wollte der Staat den Wohlstand im Land erhöhen und die Abhängigkeit vom Ausland reduzieren. So sollten zahlreiche, bisher importierte Konsumgüter wie zum Beispiel Kühlschränke oder Fernsehgeräte künftig in Ägypten selbst hergestellt werden. Ziel war auch der Aufbau einer Autoindustrie. In der Nähe der Pyramiden von Gizeh entstand ein kleines und zunächst noch sehr provisorisches Autowerk. Parallel zu den Plänen der ägyptischen Regierung war man bei NSU zu jener Zeit auf der Suche nach zusätzlichen Einnahmequellen – da kam die sich abzeichnende Möglichkeit, Teilepakete des Neckarsulmer Erfolgsmodells Prinz zu exportieren, sehr gelegen. Im Frühjahr 1960 kamen Vertreter der ägyptischen Industrie zu Gesprächen nach Neckarsulm. Beide Parteien werden sich schnell handelseinig.

Schon im Juni 1960 lieferte NSU Fahrgestelle und Motoren an die frisch gegründete Egyptian Automotive Company. Die baute am Nil zunächst einen kleinen offenen Geländewagen. Der Viersitzer nutzte den Prinz-Motor mit 30 PS und einem Hubraum von 586 Kubikzentimetern. Auf das Fahrgestell vom Neckar wurde am Nil eine in Handarbeit hergestellte Karosserie aufgesetzt; auch die Innenausstattung wurde aufwendig manuell gefertigt. Da Maschinen und industrietypische Werkzeuge in Ägypten fehlten, entstand ein recht eigenwillig geformtes Auto. Dennoch war man stolz auf das erste eigene Auto aus Ägypten – und aus dem kleinen Prinz wurde ein König: der Wagen erhielt die Modellbezeichnung Ramses.

Die Produktion blieb zunächst überschaubar, oft entstanden nur drei bis vier NSU Ramses am Tag. Doch die Pläne waren ehrgeizig. Die ägyptische Regierung peilte einen Jahresabsatz von 10.000 Fahrzeugen an. Zum Geländewagen, der als Typbezeichnung den Zusatz „Utilica“ erhielt, gesellten sich schon bald eine Limousine, ein sportliches Cabriolet sowie Behördenfahrzeuge. Die ägyptische Post zum Beispiel fuhr den NSU Ramses in einer Pick-up-Version, und die ägyptische Armee nutzte ihn als Militär-Jeep. Im Juli 1973 endete in Neckarsulm die Fertigung des NSU Prinz 4 – und mit ihr auch der Lizenzvertrag mit dem mittlerweile in Egyptian Light Transport Manufacturing Company umbenannten Partner.

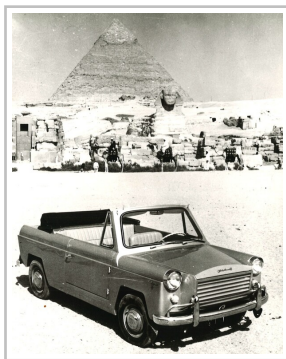
Wie viele Teilepakete NSU insgesamt nach Ägypten geliefert hat, lässt sich heute nicht mehr exakt nachvollziehen. Fest steht: Ein großer wirtschaftlicher Erfolg wurde der NSU vom Nil nicht. Gleichwohl hat er in Ägypten Geschichte geschrieben und hat auch heute noch einige treue Besitzer. (aum)

Bilder zum Artikel



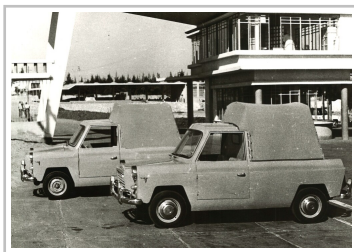
NSU Ramses.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



NSU Ramses.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



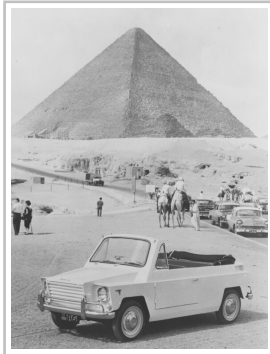
NSU Ramses.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



NSU Ramses.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



NSU Ramses.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
