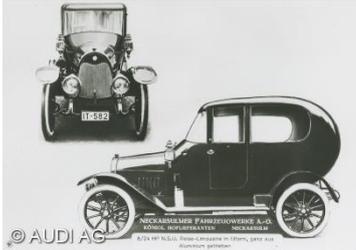


Die Geschichte der Traditionsmarke NSU

1873 als Manufaktur für Strickmaschinen in Riedlingen/Donau von Christian Schmidt und Heinrich Stoll gegründet, zog das Unternehmen 1880 nach Neckarsulm, wo es 1884 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. 1886 erwischten die Neckarsulmer den richtigen Zeitpunkt: Das Fahrrad wurde immer populärer und auch NSU produzierte und verkaufte fortan immer mehr Fahrräder. Seit 1900 wurden erstmals auch Motorräder hergestellt. Jetzt „fuhr“ das neue Markenzeichen „N.S.U.“ (aus NeckarSULm) um die Welt.



1906 stellte man den ersten „Original Neckarsulmer Motorwagen“ – ein kleines Automobil der Mittelklasse mit einem wassergekühlten Vierzylinder-Motor – der Öffentlichkeit vor. 1909 fertigten dann schon 1.000 Mitarbeitende 450 Motorwagen. Bereits 1914 schrieb der Neckarsulmer Autobauer das erste Mal mit einer Leichtbaukonstruktion Automobilgeschichte: Neckarsulmer Ingenieure bauten den Mittelklasse-Typ 8/24 PS mit Aluminiumkarosserie.

Trotz erstem Weltkrieg und anschließender Geldentwertung im Hyperinflationsjahr 1923 ging es NSU damals wirtschaftlich zunächst weiterhin gut. 1923 fertigten 4.070 Mitarbeitende alle zwei Stunden ein Automobil, alle 20 Minuten ein Motorrad und alle fünf Minuten ein Fahrrad. 1924 investierte man aus Platzgründen in ein neues Werk für den Automobilbau in Heilbronn. Zwei Jahre später war der Umsatz jedoch erstmals rückläufig. Geldprobleme waren die Folge. 1929 war NSU gezwungen, den Automobilbau einzustellen und das fast neue Werk in Heilbronn an Fiat zu verkaufen; Fiat ließ dort bis 1966 Autos unter dem Namen NSU-Fiat herstellen. In Neckarsulm konzentrierte man sich fortan auf die Zweiradproduktion, übernahm 1929 den größeren Teil der Wanderer-Motorradsparte und gründete 1932 eine Verkaufsgemeinschaft mit der Marke D-Rad der Deutschen Werke in Berlin. Neben BMW und DKW war NSU in den 1930er Jahren eine der bedeutendsten deutschen Motorradmarken und nach der Übernahme der Opel-Fahrradfertigung Ende 1936 einer der größten Zweiradhersteller Deutschlands. 1933/34 entstanden bei NSU drei Prototypen eines von Ferdinand Porsche konstruierten Fahrzeugs mit luftgeköhltem 1,5-Liter-Boxermotor im Heck. In seiner Grundkonzeption entsprach dieser Wagen bereits dem späteren VW-Käfer. Die Serienproduktion unterblieb jedoch, weil die notwendigen Geldmittel fehlten. Bei Kriegsende im Mai 1945 lagen weite Teile der Neckarsulmer Werkanlagen in Trümmern.

Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte mit den beliebten NSU-Fahrrädern und dem Kleinkraftrad NSU Quick mit 98 ccm. Schon bald gesellten sich ein 125 und ein 250 ccm Modell hinzu. Später folgten die NSU Fox, die NSU Lux, die NSU Max oder die NSU Konsul mit 500 ccm Hubraum. Mit einer Jahresproduktion von fast 300.000 motorisierten Zweirädern (Mopeds, Motorräder und Roller) waren die Neckarsulmer 1955 die Nummer Eins in der internationalen Motorradbranche: größtes Zweiradwerk der Welt. Bei allen Erfolgen der NSU-Motorräder, mit denen das Unternehmen damals durch den Gewinn von fünf Motorrad-Weltmeisterschaften von 1953 bis 1955 und zahlreichen Geschwindigkeitsweltrekorden Weltruhm erlangte, musste die Unternehmensführung ab Mitte der 1950er Jahre auf die nachlassende Motorradnachfrage reagieren. Mit zunehmendem Wohlstand wollten die Kunden Auto fahren und für NSU war es deshalb an der Zeit, wieder Automobile zu fertigen.



Mit dem Kleinwagen „Prinz“ gelang NSU 1958 die Wiederaufnahme des Automobilbaus. Dabei entstanden auch recht bald technische Innovationen: Bereits seit Anfang der 1950er Jahre hatte NSU in Zusammenarbeit mit Felix Wankel an einem völlig neuen Motorenkonzept gearbeitet. 1957 zündete dann zum ersten Mal ein Drehkolbenmotor der Bauart Wankel auf einem NSU-Prüfstand.



1963 stellte das Neckarsulmer Unternehmen den „NSU Wankel Spider“ auf der IAA in Frankfurt vor und schrieb damit Automobilgeschichte: das erste serienmäßig produzierte Automobil der Welt, das durch einen Einscheiben-Kreiskolbenmotor angetrieben wurde: mit 497 ccm Kammervolumen und 50 PS. Im Herbst 1967 folgte die nächste Sensation: Bei der IAA in Frankfurt präsentierten die Neckarsulmer den NSU Ro 80 und begeisterten die automobilen Welt. Das Auto wurde mit einem Zweischeiben-NSU-/Wankel-

Kreiskolbenmotor (115 PS) angetrieben und sorgte unter anderem auch durch sein revolutionäres Design für Aufsehen. Noch im Jahr 1967 wurde der NSU Ro 80 zum „Auto des Jahres“ gewählt – als erstes deutsches Automobil.

Am 10. März 1969 wurde ein Vertrag zur Fusion der NSU Motorenwerke AG und der Ingolstädter Auto Union GmbH unter dem Dach des Volkswagen-Konzerns unterzeichnet. Rückwirkend zum 1. Januar 1969 entstand damit die AUDI NSU AUTO UNION AG mit Sitz in Neckarsulm, an der die Volkswagenwerk AG eine Mehrheitsbeteiligung besaß. Die Modellpalette des neuen Unternehmens war durch eine große Vielfalt geprägt, auch in technischer Hinsicht: neben dem NSU Prinz und dem NSU Ro 80 wurden am Standort Neckarsulm fortan auch der Audi 100 gebaut. Die beiden NSU-Modelle allerdings sollten in den 1970er Jahren auslaufen: der Prinz 1973 nach 15 Jahren und der Ro 80 1977 nach zehn Jahren. Am 1. Januar 1985 schließlich wurde die AUDI NSU AUTO UNION AG in AUDI AG umbenannt und der Sitz der Gesellschaft von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt. Seither tragen Unternehmen und Produkte den gleichen Namen.



Transformation, sich und seine Produkte immer wieder neu erfinden – das gehört zur Geschichte von NSU und dem Audi-Standort Neckarsulm. Dieser hat sich in den vergangenen Jahrzehnten ebenso rasant wie kontinuierlich weiterentwickelt: Mit der Klein- und Großserienkompetenz ist das Werk Neckarsulm heute eines der komplexesten in Europa und zählt zu den Standorten mit der größten Produktvielfalt im Volkswagen-Konzern. Der Standort entwickelt sich Schritt für Schritt zur Smart Factory und bereitet sich außerdem auf die Elektrifizierung vor. Zudem ist er Kompetenzzentrum für Hochvoltbatterien. Neben dem Flaggschiff Audi A8, dem Supersportwagen Audi R8 sowie weiteren Modellen der B-, C- und D-Baureihe werden in Neckarsulm die sportlichen RS-Modelle entwickelt und gefertigt – nicht von ungefähr, denn hier sitzt die Audi Sport GmbH, die auf die 1983 gegründete quattro GmbH zurückgeht und 2023 deshalb ihr 40-Jähriges feiert. Seit Ende 2020 wird außerdem das erste vollelektrische Audi-Modell an einem deutschen Standort in Neckarsulm produziert: der Audi e-tron GT¹ quattro. Mit rund 15.500 Mitarbeitenden ist die AUDI AG am Standort Neckarsulm heute eines der größten Unternehmen in der Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken. Begonnen hat alles vor 150 Jahren mit zehn Arbeitern – was für eine Geschichte, was für eine Dynamik, was für eine Entwicklung!

Die NSU-Werbung – kreativ, innovativ, wegweisend



„Fixe Fahrer fahren Fox“, „Kluge Köpfe kaufen Konsul“ oder „Nicht mehr laufen – Quickly kaufen!“ – viele Werbesprüche von NSU sind legendär. In seinem Buch „Fahre Prinz und du bist König. Geschichten aus der NSU-Geschichte“ erzählt der ehemalige Werbeleiter von NSU, Arthur Westrup, dass NSU „das viele Geld“ in den 1950er Jahren „nicht zur Hand hatte“.

Umso kreativer gingen sein Team und er ans Werk: Neben den flotten Sprüchen ließen sich die Marketing-Experten besondere Aktionen einfallen: So erschien auf der Rückseite der BILD-Zeitung jeden Montag eine Anzeige speziell für die NSU Quickly. Dabei wurden mitunter auch aktuelle Themen

aufgegriffen. Eine Werbeanzeige nach einem Länderspiel Deutschland-England lautete: „Man sieht die Spieler aus Berlin geschlagen wieder heimwärts ziehen. Und alle Stürmer seufzen matt: Wohl dem, der eine Quickly hat!“. Ein weiterer großer Wurf in der Werbung gelang dann im Jahr 1971: „Ro 80. Vorsprung durch Technik.“ stand in großen Lettern auf dem Werbeplakat für den NSU Ro 80. So entstand in der Werbeabteilung bei NSU der berühmte Audi-Markenclaim, der sich Menschen weltweit einprägen sollte: „Vorsprung durch Technik“.

Neckarsulmer fahren Siege und Rekorde ein

NSU kann auf eine lange und erfolgreiche Geschichte im Motorsport zurückblicken – vor und nach dem Zweiten Weltkrieg. An dieser Stelle eine kleine Auswahl: Mit dem 500er NSU Rennmotorrad gewann der englische Rennfahrer Tom Bullus 1930 den „Großen Preis von Deutschland für Motorräder“ auf dem Nürburgring. Nachdem Bullus mit der NSU 500 SSR zahlreiche weitere Rennen und den Großen Preis der Nationen in Monza als Gesamtsieger in Rekordzeit gewonnen hatte, war im Hinblick auf sein Motorrad von der erfolgreichsten deutschen Rennmaschine die Rede. Zwischen 1931 und 1937 wurde NSU elfmal Deutscher Meister und fünfmal Schweizer Meister. Die „Bullus“, wie Fans die NSU 500 SSR Rennmaschine nannten, gab es auch als Straßensportmaschine – allerdings weniger leistungsstark.

In den 1950er Jahren verkündete NSU wieder: „Siege am laufenden Band“. 1950 wurden sowohl Heiner Fleischmann (auf einer NSU 500 ccm Kompressor-Rennmaschine) als auch Hermann Böhm mit Karl Fuchs im Seitenwagen in einer 600 ccm Maschine ihrer Klasse Deutsche Meister. Ab der Saison 1951 waren Kompressoren im Motorradsport nicht mehr zugelassen. Die NSU-Kompressormaschinen lebten jedoch weiter: Mit im Windkanal optimierten Stromlinienverkleidungen und verlängerten Fahrgeräten wurde Wilhelm Herz 1951 und 1956 mit 290 km/h beziehungsweise 339 km/h jeweils schnellster Mann der Welt auf einem Zweirad. Aufgrund ihrer Ähnlichkeit zu Walen und Delphinen sollten die NSU-Rennmaschinen bald „Rennfox Typ Delphin“ und „Rennmax Typ Blauwal“ heißen – und sie gewannen fast alles, was damals im Motorradsport zu gewinnen war. Legendär auch die Siege von NSU bei der Tourist Trophy (TT) 1954: Das Werkteam auf der Isle of Man bildeten neben Werner Haas noch H. P. Müller, Hans Baltisberger und Rupert Hollaus. Das Rennen, das als das gefährlichste Motorradrennen der Welt gilt, beendete Hollaus in der 125er Klasse als Sieger. In der Klasse bis 250 ccm belegten Haas, Hollaus, Armstrong und Müller die Plätze 1 bis 4.



Auch auf vier Rädern fuhr NSU immer wieder Siege ein – ein paar Highlights aus mehreren Jahrzehnten: 1926 holten vier NSU-Kompressor-Rennwagen des Typs 6/60PS auf der Berliner AVUS einen Vierfach-Sieg beim „Großen Preis von Deutschland für Sportwagen“. In den 1960er und 1970er Jahren stellten dann der NSU Prinz, der NSU Wankel Spider und der NSU TT im Tourenwagensport ihr technisches Können unter Beweis, Millionen von Zuschauern an den Rennstrecken in aller Welt waren begeistert. Und ein Kleiner kam dabei immer wieder ganz groß raus: der NSU Prinz TT. Mit diesem Modell wurden insgesamt 29 nationale Meisterschaften in Europa

und Nordamerika gewonnen, in Deutschland krönte sich Willi Bergmeister 1974 zum Deutschen Bergmeister.

Die Geschichte von NSU und des Audi-Standorts Neckarsulm

1873	Christian Schmidt und Heinrich Stoll gründen eine Strickmaschinenmanufaktur in Riedlingen an der Donau.
1880	Umzug des Unternehmens nach Neckarsulm
1886	Beginn des Fahrradbaus
1900	Beginn des Motorradbaus
1906	Start des eigenen Autobaus mit dem „Original Neckarsulmer Motorwagen“
1928	Aufgabe der eigenständigen Automobilproduktion und Verkauf des Werks in Heilbronn
1933	Konstruktionsauftrag an Ferdinand Porsche für den NSU/Porsche Typ 32, den Vorläufer des späteren VW Käfer
1945	Ein Teil der Produktionsanlagen wird im Zweiten Weltkrieg zerstört, Mitte 1945 wird die Produktion Stück für Stück wiederaufgenommen.
1955	Die NSU Werke AG ist der größte Zweiradhersteller der Welt.
1958	Wiederaufnahme der Autoproduktion mit dem NSU Prinz I bis III
1964	Baubeginn des Cabriolets NSU Wankel Spider, des ersten Serienautos der Welt mit Kreiskolbenmotor
1967	Serienstart der Limousine NSU Ro 80, die wegen des futuristischen Designs und des Kreiskolbenmotors zum „Auto des Jahres“ gewählt wird
1969	Fusion mit der Auto Union GmbH Ingolstadt zur AUDI NSU AUTO UNION AG; Mehrheitsaktionärin ist die Volkswagen AG
1974-1975	In der Ölkrise droht dem Werk die Stilllegung. Beim legendären „Marsch auf Heilbronn“ im April 1975 kämpfen Mitarbeitende mit Erfolg um den Erhalt des Werks.
1975	Zur besseren Produktionsauslastung fertigt das Werk den Porsche 924 im Lohnauftrag, kurz danach folgt der Porsche 944.
1982	Der in Neckarsulm gefertigte Audi 100 schafft einen CW-Wert von 0,30. Das ist Weltrekord.
1985	Einführung der vollverzinkten Karosserie im Audi 100 und im Audi 200; Umbenennung des Unternehmens in AUDI AG und Verlagerung des Hauptsitzes nach Ingolstadt
1988	Die AUDI AG steigt mit Beginn der Audi V8 Produktion in die Oberklasse ein.
1989	Einführung des in Neckarsulm entwickelten Turbodieselmotors mit Direkteinspritzung im Pkw
1994	Produktionsstart des Audi A8, des ersten Serienfahrzeugs der Welt mit vollständiger Aluminiumkarosserie (ASF – Audi Space Frame)
2000	Baubeginn für den Audi A2, das erste Aluminiumauto in Großserie
2001	Sieg in Le Mans mit der in Neckarsulm neu entwickelten Direkteinspritzung FSI
2005	Eröffnung des Audi Forums Neckarsulm
2006	Produktionsstart des Supersportwagens Audi R8; erster Sieg im 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit einem in Neckarsulm entwickelten Dieselmotor
2007	Einrichtung der Drehscheibe zwischen den Werken Ingolstadt und Neckarsulm mit dem Produktionsstart der Limousine Audi A4
2008	Einweihung des neuen Audi Werkzeugbaus
2011	Audi erwirbt ein 230.000 Quadratmeter großes Gelände im Industriepark Böllinger Höfe in Heilbronn (Erwerb weiterer Flächen in den Jahren 2014 und 2018)
2012	Einweihung des Technikums für faserverstärkte Kunststoffe und des neuen Motorprüfzentrums
2013	Audi Neckarsulm wird mit dem J.D. Power Award als „Bester Produktionsstandort in Europa“ ausgezeichnet.
2014	Einweihung in den Audi Böllinger Höfen: Logistikzentrum und R8-Fertigung
2016	Neues Audi A8-Produktionsgebäude
2017	Eröffnung Brennstoffzellen-Kompetenzzentrum
2018	Einweihung in den Audi Böllinger Höfen: Technikum zur weiteren Erprobung von Aluminiumwerkstoffen
2019	Aufbau eines MEA-Technikums (funktionale Schichtsysteme) für die Brennstoffzellenentwicklung Start des standortübergreifenden Umweltprogramms Mission:Zero mit Maßnahmen zur Dekarbonisierung, nachhaltigen Wassernutzung, Ressourceneffizienz und Biodiversität
2020	Produktionsstart des vollelektrischen Audi e-tron GT quattro ¹
2021	Automotive Initiative 2025 (AI25): Aufbau eines Kompetenznetzwerks für den digitalen Wandel in der Fahrzeugproduktion und Logistik Aufbau eines Kompetenzzentrums für Hochvoltbatterien
2022	Optimierung der Produktion für Elektromobilität: Modernisierung von Bestandsgebäuden, Spatenstich für neue Lackiererei

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 15.03.2023

Bilder ID: 202314 © AUDI AG