

NSU Geschichte

Folge 8

Sportliche Evolution: Vom NSU Prinz zum Bergmeister

Siegfried Spiess, Günther Irmischer oder Wilhelm „Willi“ Bergmeister – klingende Namen für Fans der Traditionsmarke NSU. Die Neckarsulmer Firma bietet in den 1960er und 1970er-Jahren mit kleinen, aber kräftigen Autos das passende Equipment für Alltag und Sport. Der NSU Prinz 1000 macht den Anfang, es folgen NSU TT und NSU TTS. Audi Tradition unternimmt in dieser achten Folge der NSU-Jubiläumsserie einen Streifzug durch dieses überaus sportliche Kapitel der NSU-Geschichte.

Auf der IAA 1963 ist NSU mit gleich mehreren Neuheiten vertreten. Neben dem schicken NSU/Wankel Spider feiert auch der NSU Prinz 1000 Premiere. Und der kommt bei Medien und Publikum ebenfalls gut an, denn der kleine und temperamentvolle Wagen bietet ein in seiner Klasse bis dahin nicht gekanntes Fahrverhalten. Mit diesem Modell und den modernen Vierzylindermotoren betritt NSU zudem Neuland, denn mit ihm steigt man in die Mittelklasse ein. Die Nachfrage nach NSU-Autos, vor allem nach dem neuen „Tausender“, wächst – und mit ihr auch das Neckarsulmer Werk: Auf einer Fläche von 10.000 Quadratmetern baut NSU eine neue Halle, die Platz für sechs Fertigungsstraßen bietet. Die ersten Prinzen rollen Anfang April 1964 vom Band. Und schon Ende April kommen NSU-Händler aus ganz Deutschland nach Neckarsulm und nehmen gleich 1.150 NSU Prinz 1000 mit. Von 1964 bis 1972 produzieren die Neckarsulmer in den Versionen Prinz 1000 L und S sowie NSU 1000 C zusammen rund 195.000 Stück, vom NSU Prinz 1000 TT sind es nochmals etwa 11.500 Exemplare.

Sportlicher NSU Prinz 1000 sorgt für Siegesserie von Siegfried Spiess

Serienmäßig ist der NSU Prinz 1000 mit einem 40- beziehungsweise 43-PS-Motor ausgestattet, je nach Modellvariante. Nachträgliche Anpassungen wie eine optimierte Nockenwelle, Weber-Vergaser, Rennauspuff sowie ein tiefergelegtes Fahrwerk machen das nur rund 650 Kilogramm schwere Auto immerhin 150 Stundenkilometer schnell und damit auch auf der Rennstrecke und bei den damals populären Bergrennen konkurrenzfähig. In einem solchen Prinz 1000 wird Siegfried Spiess, der sich damals gerade einen Namen als Motorspezialist und Tuner macht, 1965 Deutscher GT Bergmeister aller Klassen. Von elf Wertungsläufen beendet Spiess acht als Sieger und wird drei Mal Zweiter. Weitere Erfolge in diesem Jahr sind der Klassensieg bei der Tour d'Europe und der Gesamtsieg bei der Korsika Rallye, die als Rallye der 10.000 Kurven bekannt ist.



Dabei hätte Spiess, wäre es nach seinem Vater gegangen, eigentlich Kaufmann werden sollen. Doch der Junior tritt die Lehre als Kaufmann nie an, stattdessen zieht er sich den Blaumann über und arbeitet in der Werkstatt der elterlichen NSU-Vertretung in Stuttgart mit.

Die Siegesserie von Spiess ist bemerkenswert: Nach vier Meistertiteln am Berg wechselt der Motorentechniker mit einem selbst getunten NSU TT auf die Rundstrecke. 1971 beendet er seine Fahrerkarriere, liefert mit seinem Know-how aber weiterhin wertvolles Wissen aus dem Rennsport für die Serie sowie für weitere sportliche Erfolge der Marke NSU.

NSU TT erfolgreichstes deutsches Auto bei nationalen Bergrennen

1967 ergänzt NSU sein Portfolio um zwei Sportvarianten – den NSU Prinz TT und den nochmals stärkeren NSU Prinz TTS. Der NSU TT wird zwischen 1967 und 1972 gebaut, er leistet serienmäßig 65 PS. Bei beiden NSU-Sportlimousinen, TT und TTS, liegt der luftgekühlte Vierzylindermotor im Heck, beide haben ein extrem gutes Leistungsgewicht und sind damit auch Erfolgsgaranten im

Motorsport: Schon im TT-Premierenjahr wird Günther Irmischer 1967 mit einem NSU TT Gesamtsieger der Tour d'Europe, Bill Allen im Folgejahr Amerikanischer Meister der Region Süd-Pazifik. Beim TTS hat NSU den Sturz der Räder auf leicht negativ bis neutral eingestellt, außerdem Sportstoßdämpfer installiert. Wem das noch nicht sportlich genug ist, der kann einen sogenannten „Speed-Satz“ ordern – allerdings ist der Einsatz dann nur auf der Rennstrecke erlaubt. Den serienmäßigen TTS mit 1.000-Kubikzentimeter-Motor und 70 PS Leistung produzieren die Neckarsulmer von 1967 bis 1971 – und zwar rund 2.400 Stück davon. Der NSU TT läuft insgesamt etwa 50.000 Mal vom Band. Ein besonders leistungsstarker Vertreter ist heute Bestandteil der historischen Fahrzeugsammlung der AUDI AG, der „NSU TT Jägermeister“: Vergrößerter Hubraum, 1.300er Weber-



Vergaser mit Ansaugbrücke, Doppelzündung, vergrößerte Ein- und Auslasskanäle machen das Auto tauglich für den privaten Motorsport. Derartige Maßnahmen machen dieses Auto bis zu 190 Stundenkilometer schnell und lassen es bei 7.800 Umdrehungen 130 PS leisten.

Nomen est Omen gilt für Wilhelm „Willi“ Bergmeister. Der aus Langenfeld stammende Inhaber einer NSU- und später auch Audi-Niederlassung ist seit 1968 im Motorsport aktiv und seit den 1970er-Jahren fester Bestandteil der deutschen Rennsportszene. Im NSU TT schreibt er ein Stück Bergrenngeschichte und gewinnt 1974 im „NSU TT Jägermeister“ den Deutschen Bergpokal: „Bergmeister wird Deutscher Bergmeister“, heißt es damals. Später verlegt er sein Engagement auf Rundstreckenrennen, konzentriert sich ab 1978 ganz auf die Tourenwagen-Europameisterschaft, in der er 1979 den zweiten Platz belegt und die er 1980 im Audi 80 GLE als Europameister gewinnt.

Der NSU TT ist bis in die Mitte der 1970er-Jahre hinein das erfolgreichste deutsche Automobil bei nationalen Bergrennen. Als Rennwagen gewinnt er insgesamt 29 nationale Meisterschaften in Europa und Nordamerika. Mit diesen Erfolgen im Motorsport lässt sich gut Werbung machen: Den NSU TT etwa bewerben die Neckarsulmer als „reinrassigen Sportwagen, Zoll für Zoll“, den NSU TTS vermarkten sie als „ständigen Gast auf Rallyes“ und „notorischen Klassensieger“.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 05.11.2023