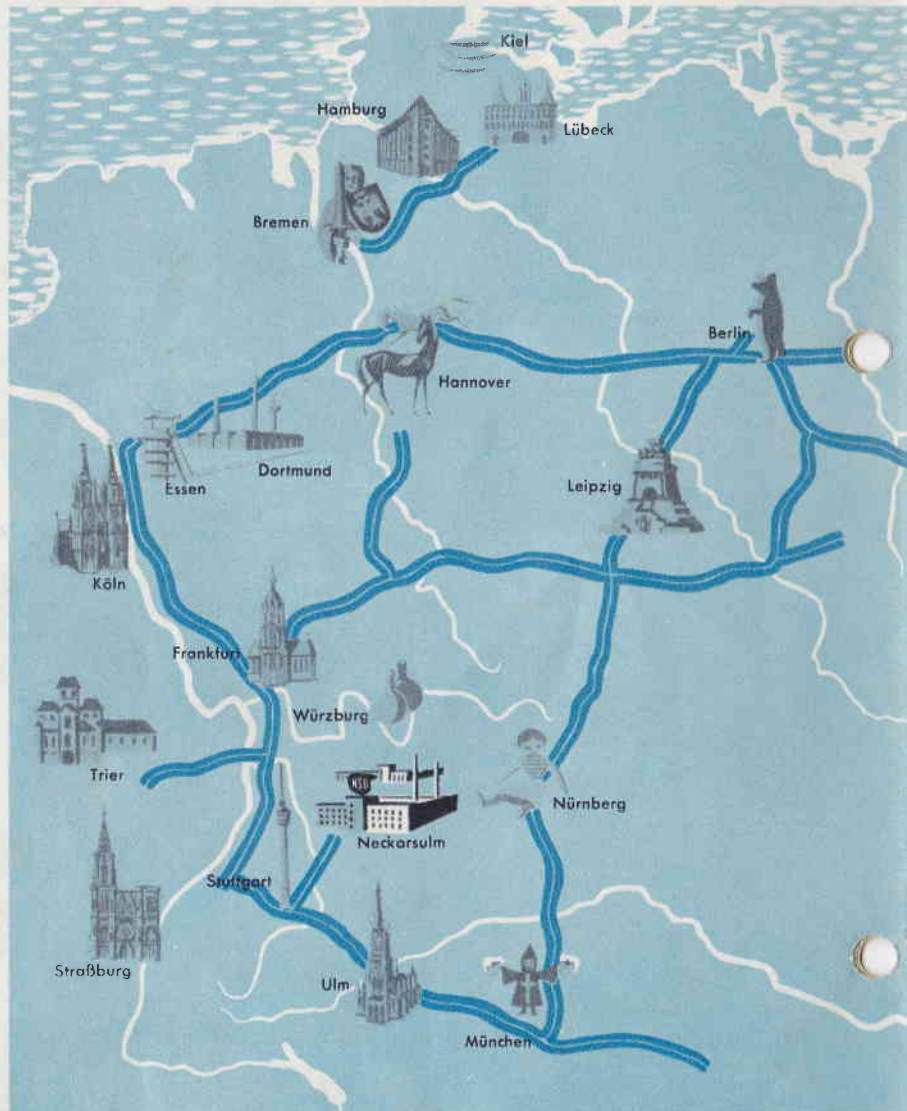


Viele Wege führen nach Neckarsulm

Wenn Sie mal auf einer Geschäfts- oder Urlaubsreise durchs Neckartal kommen, dann sollten Sie nicht versäumen, einen Abstecher nach Neckarsulm zu machen.



Jeden Werktagvormittag — mit Ausnahme von Samstagen — findet um 10 Uhr eine Werksführung statt. Es ist interessant zu erleben, wie und wo die NSU-Maschinen entstehen.

NSU

NSU WERKE AKTIENGESellschaft NECKARSULM

DW 4005 500 2629 · Druck: F. Bruckmann KG, München · Konstruktionsänderungen vorbehalten

Kleine Bitte: Kinder unter 10 Jahren und kleine Filis können wir zu den Werksführungen leider nicht zulassen. Sie werden sicher Verständnis dafür haben.

So geht es zu bei NSU

Ein kleiner Rundgang
durch ein großes Werk

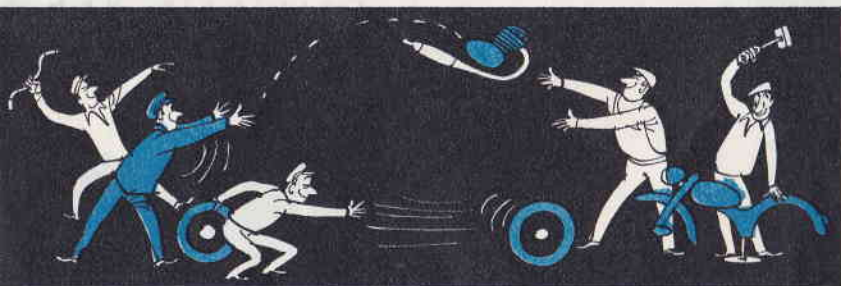
HANS SIEM
GELSENKIRCHEN
Bahnstraße 78 - Ruf 222 98



Kleiner Irrtum, lieber Leser:

Zwei Räder — ein Lenker — etwas zum Sitzen...

Ein bißchen Motor! Und schon kann sie flitzen!



Lieber Leser!

Unser Zeichner hat es leicht, er fabriziert Motorräder aus dem Handgelenk. Aber ganz so einfach ist die Sache in der Praxis nun doch nicht. Sie können sich darauf verlassen: Von den 194706 Maschinen, die bei NSU im Jahre 1955 gebaut wurden, haben wir uns nicht eine einzige aus dem Ärmel geschüttelt.

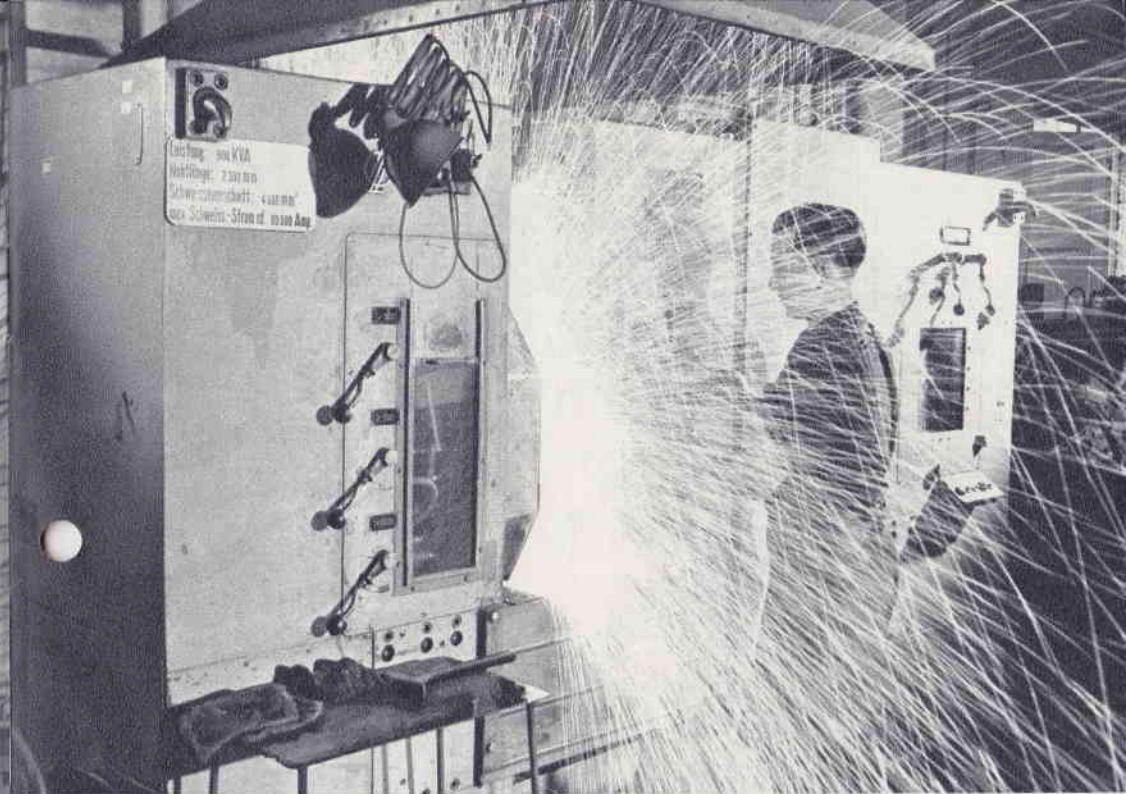
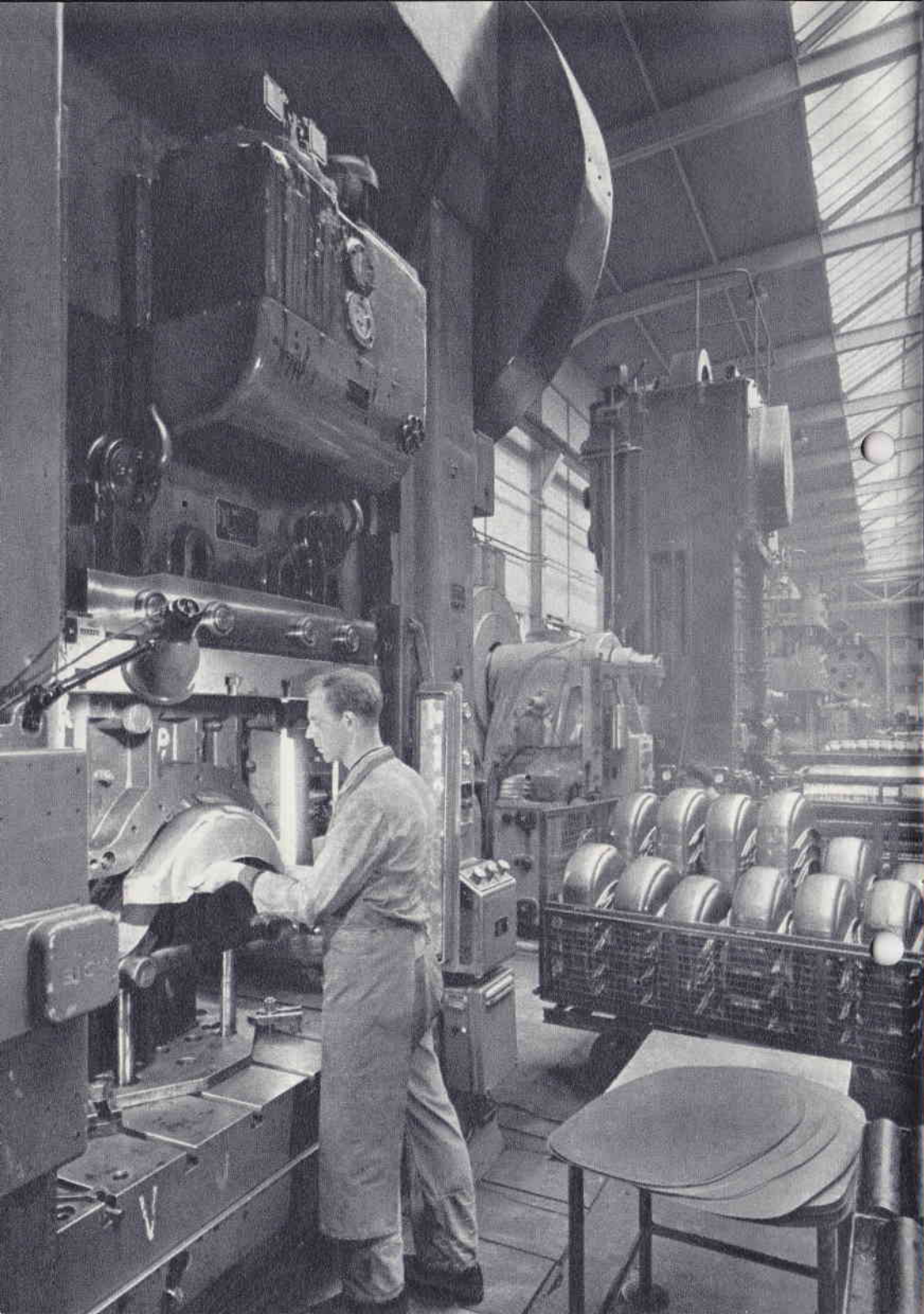
Sie haben es schon oft gehört, daß die Technik der Menschheit immer wieder neue Geschenke macht. Den Technikern selbst wird nichts geschenkt. Jedes neue Modell kostet einsame Nächte im Konstruktionsbüro, zahllose

Versuche, umfangreiche Arbeitsvorbereitungen. Und es kostet drei Millionen Mark, bis die Nummer 1 einer Serie vom Fließband rollt. Denn jede neue Serie hat ja das Ziel: Noch besser — billiger — bequemer sollen Sie fahren auf NSU, und — falls Sie Wert darauf legen — auch noch schneller. Aber von all dem wollen wir nicht reden. Wir wollen Ihnen zeigen, wie's gemacht wird! Wir laden Sie ein zu einem Rundgang durch das große NSU-Werk. Die Leute von NSU sind es gewöhnt, Besuche am laufenden Band zu empfangen! Also:

„NSU? — Nicht ohne mich, meine Herren!“
Nein, ohne ihn, den bewährten Facharbeiter, geht es nicht. Und gleich ihm gehen Tausende seiner Kollegen für NSU durch dick und dünn.

Herzlich willkommen bei NSU!

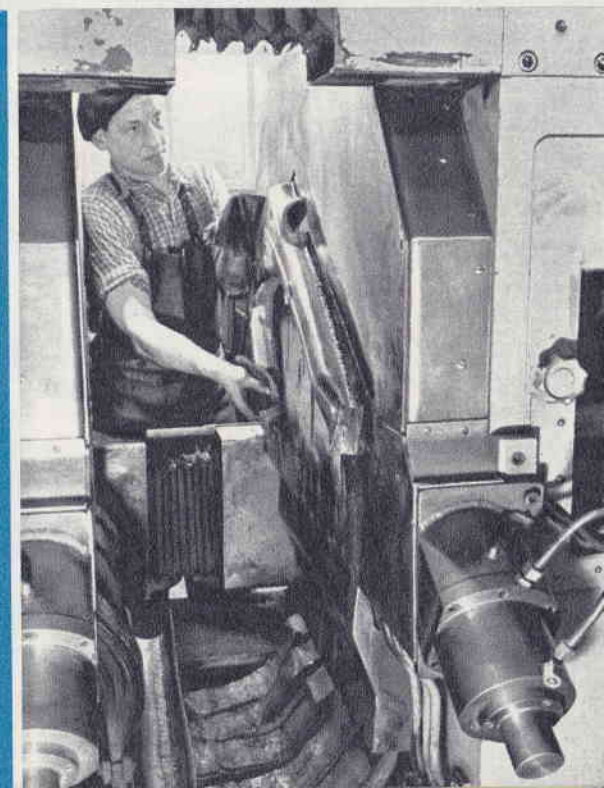


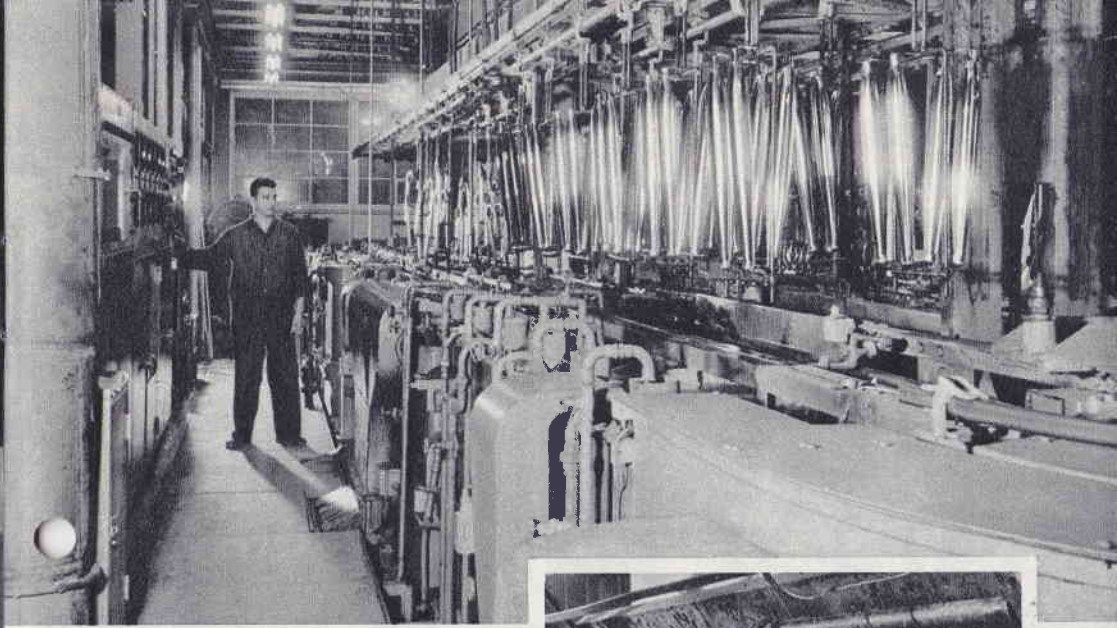
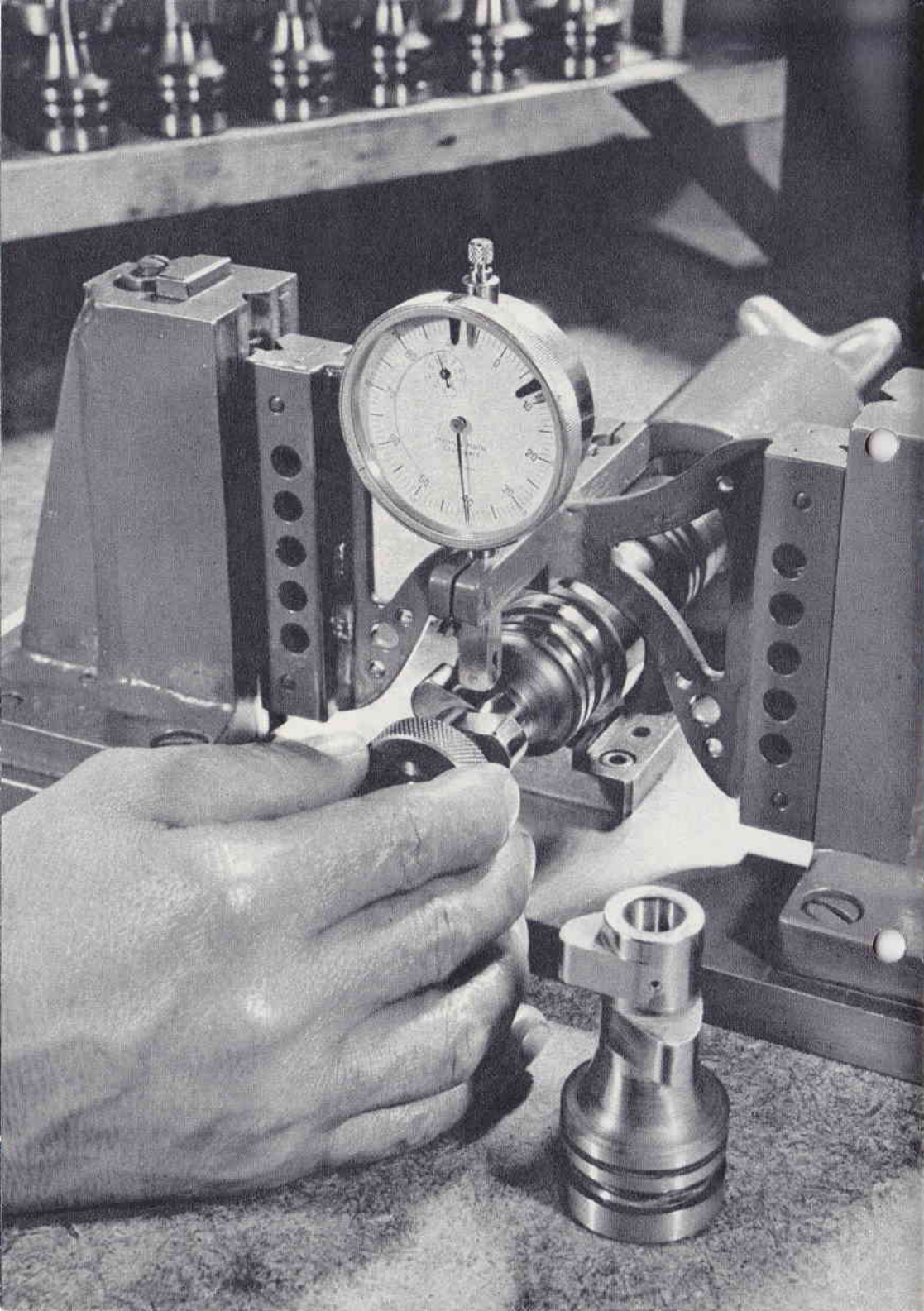


Es funkt tadellos mit der modernen Stumpfschweißmaschine! Die Feuertaufe ist aber nicht ganz so gefährlich, wie sie aussieht.

Dieselbe Maschine, diesmal ohne Feuerzauber. Eisern schweiß sie eine Naht von 2300 mm Länge in 15 Sekunden fest zusammen. So schnell! schafft kein Schneider!

Zur Schwergewichtsklasse zählen die riesigen Spezial-Stanzmaschinen. Mit ihrem Druck von 600 t fallen sie auch bei der Herstellung der bewährten NSU-Zentralpräfrahmen entscheidend ins Gewicht.

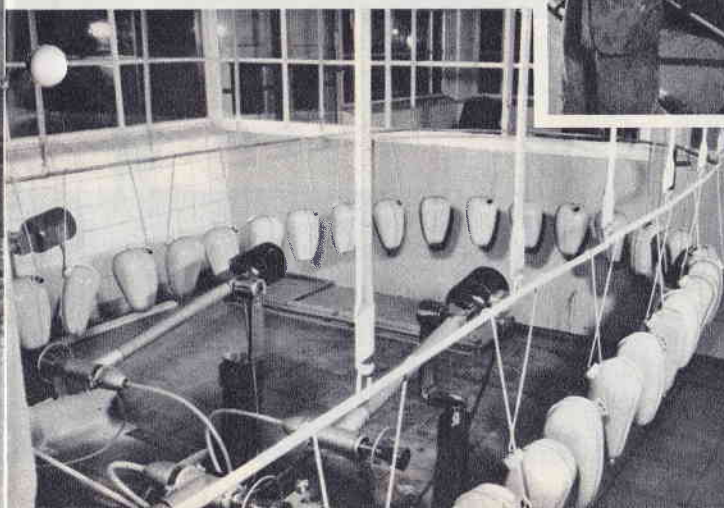




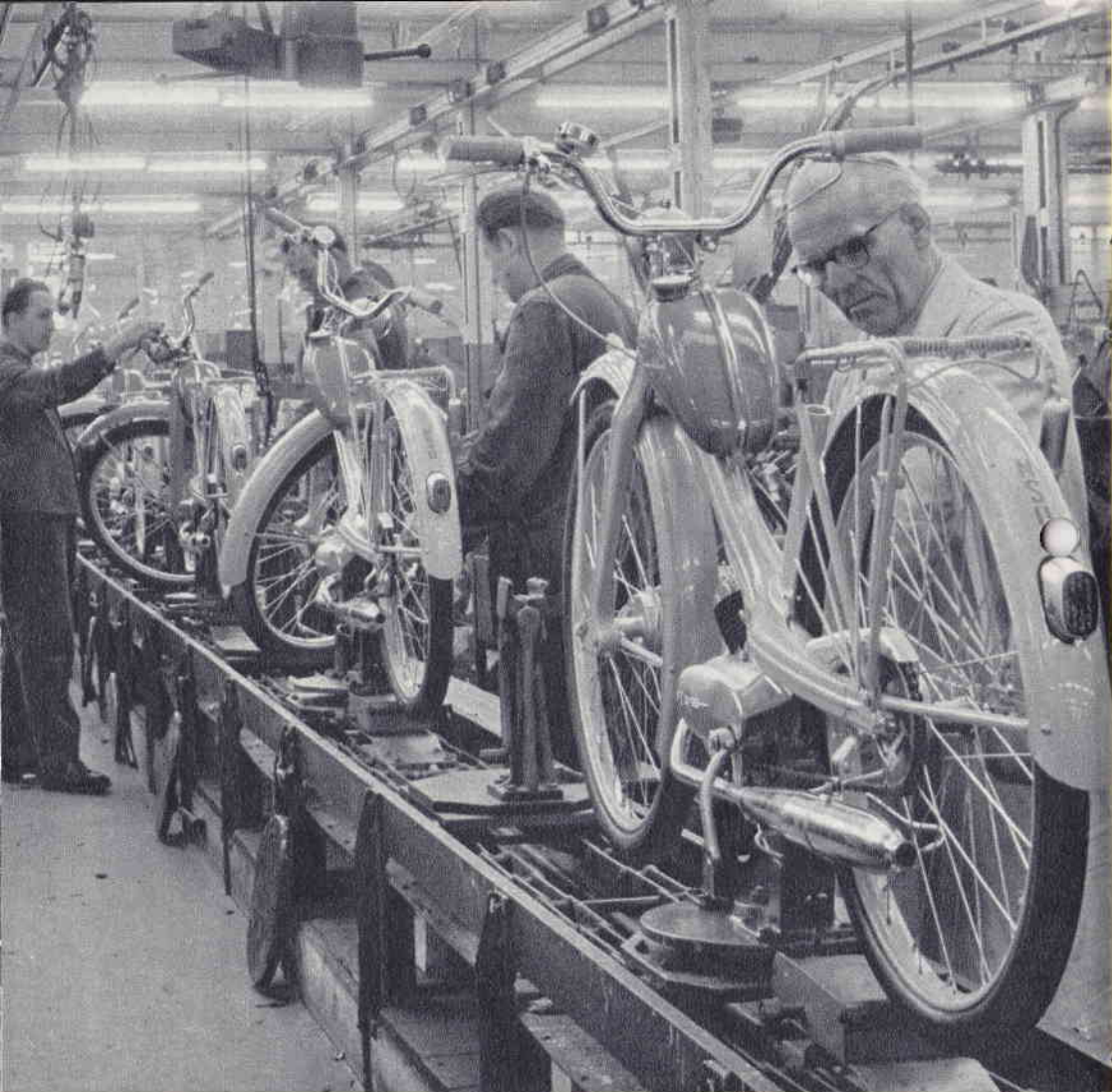
Glänzend geht's bei NSU an diesem 25 Meter langen Automaten, der die blanken Teile reihum wäscht, vernickelt, spült, säubert, dann verchromt und zum Schluß wieder mehrfach spült.

Große Flächen, wie etwa die Primo-Beinverkleidung, werden im Tauchverfahren lackiert.

Wenn er's nicht fühlt! Bevor die Teile in die Maschinen eingebaut werden, wird jedes einzelne Stück noch einmal mit Fühl-Uhren und modernsten Meßinstrumenten nachkontrolliert.



Eine Kettenreaktion sozusagen, ausgelöst durch die starke Nachfrage nach NSU-Quickhys! Bei diesem Lackierverfahren sind Tanks und Forbe elektrisch geladen und ziehen sich gegenseitig an. Kein Abtropfen, kein Farbverlust.



Auf dieser Band-Aufnahme ist die Quickly schon stark im Kommen. Sie ist zwar noch nicht gesattelt, sieht aber schon recht unternehmungslustig aus.

Dies war ein kleiner Abriss aus dem Ablauf der Produktion. Wir hätten Ihnen gerne viel mehr Bilder gezeigt und Ihnen noch eingehender die einzelnen Vorgänge der Fabrikation geschildert, aber das hätte dann kein Heftchen mehr, sondern ein dickes Buch ergeben. Sie werden das gut verstehen können, wenn Sie ein großes Werk wie NSU einmal von innen gesehen haben.

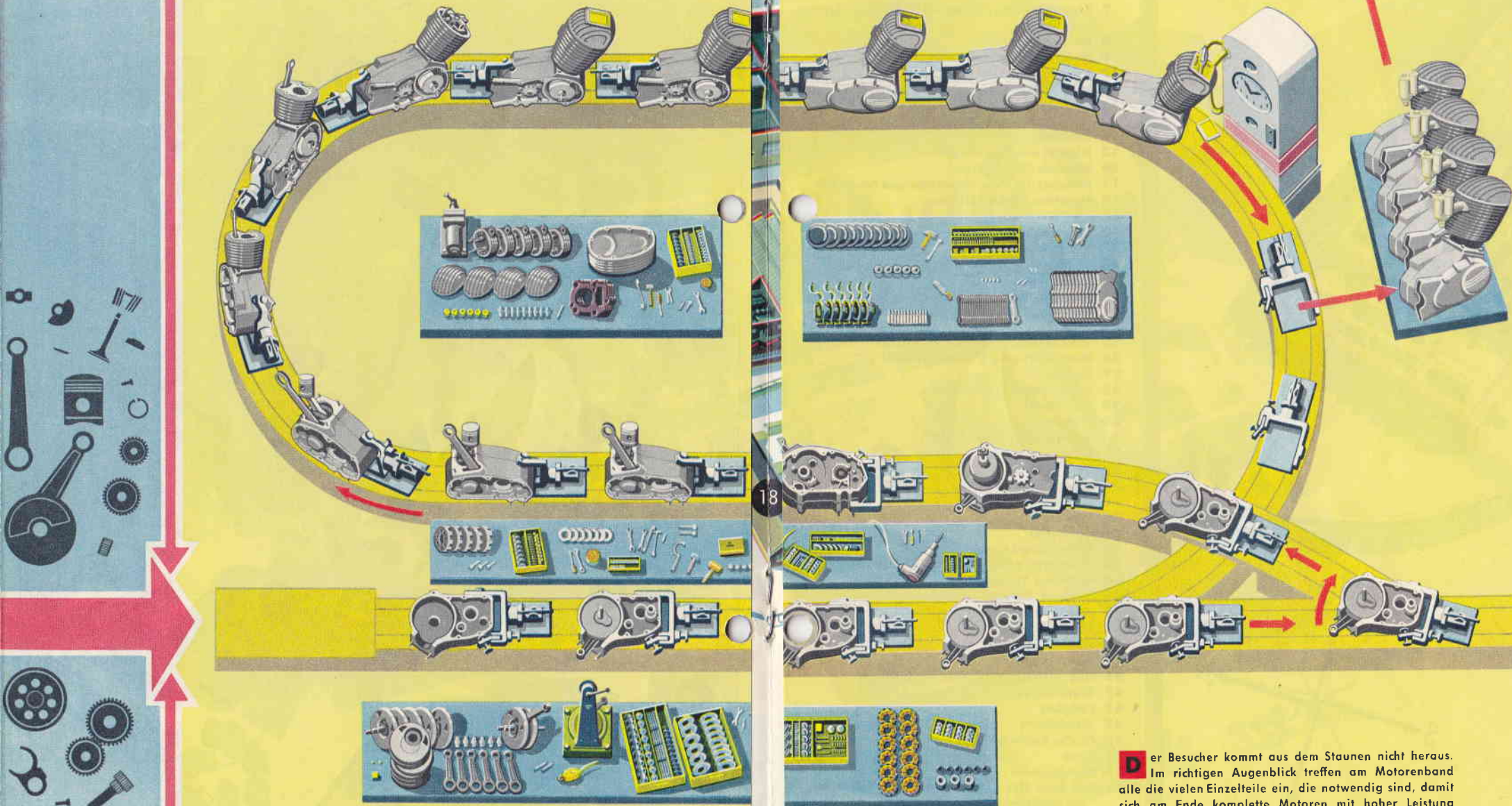
Das Rückgrat

Der NSU-Zentralpreßrahmen ist, fertigungstechnisch gesehen, ein Kunstwerk. Die verschiedenen Stufen seines Werdegangs sehen wir auf dieser Seite. Wie ein starkes Rückgrat trägt der Zentralpreßrahmen Fahrzeug und Fahrer. Seiner Stabilität kann man sich unbesorgt anvertrauen.

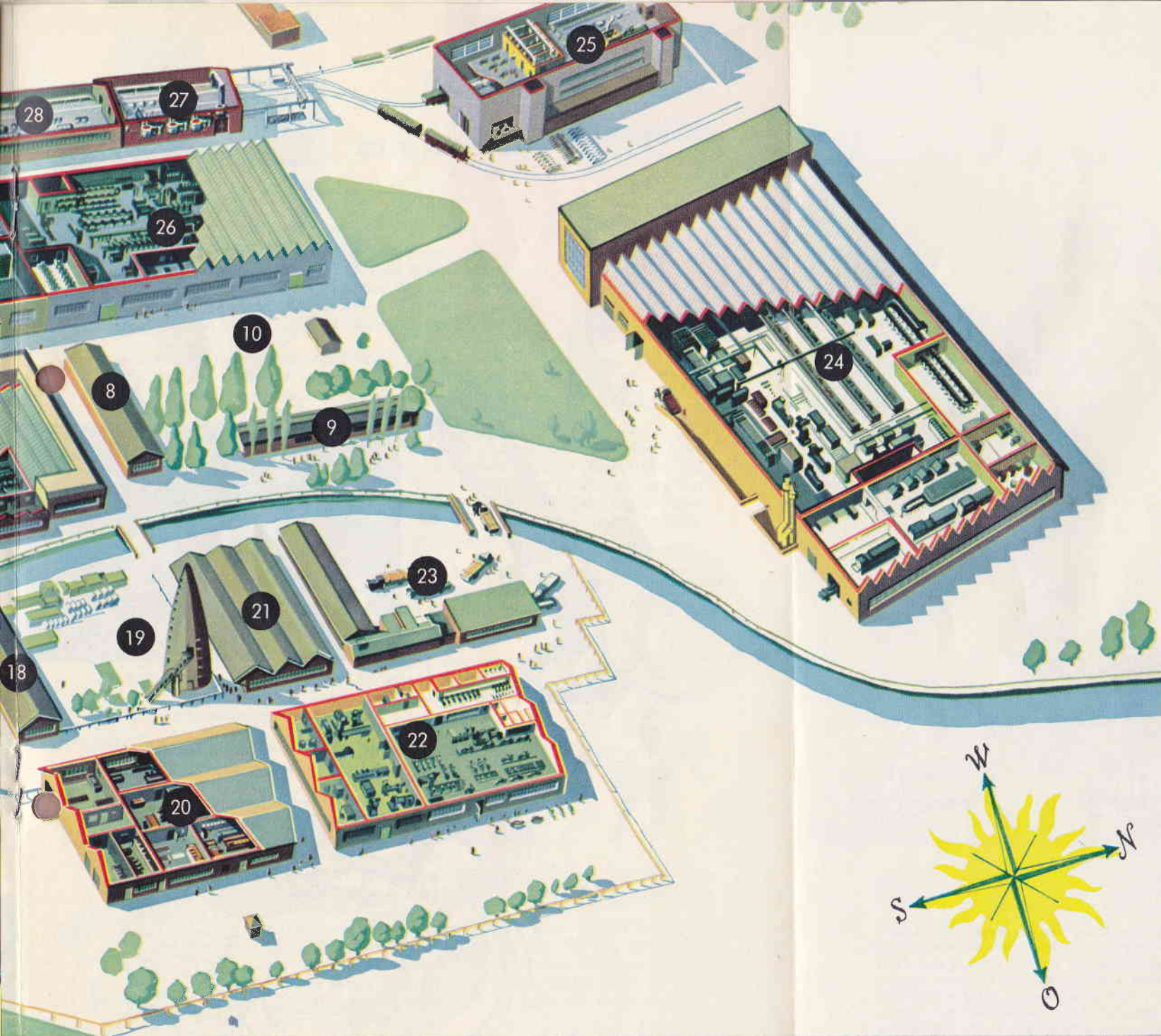
1. Aus großen Blechtafeln werden zwei Teile ausgestanzt
2. Hier sieht man sie
3. Die Rahmenhälften werden geprägt
4. ... und zusammengeschweißt. Hinzu kommt der Motorträger
5. Der Steuerkopf wird eingeschweißt
6. Federträger und Rahmenversteifung kommen hinzu
7. Verschiedene Kleinteile vervollständigen den Rahmen
8. Und dann wird er in einer Spezialvorrichtung justiert
9. Der fertige Rahmen wird lackiert und der Fertigmontage zugeführt

Hier entstehen die

PS

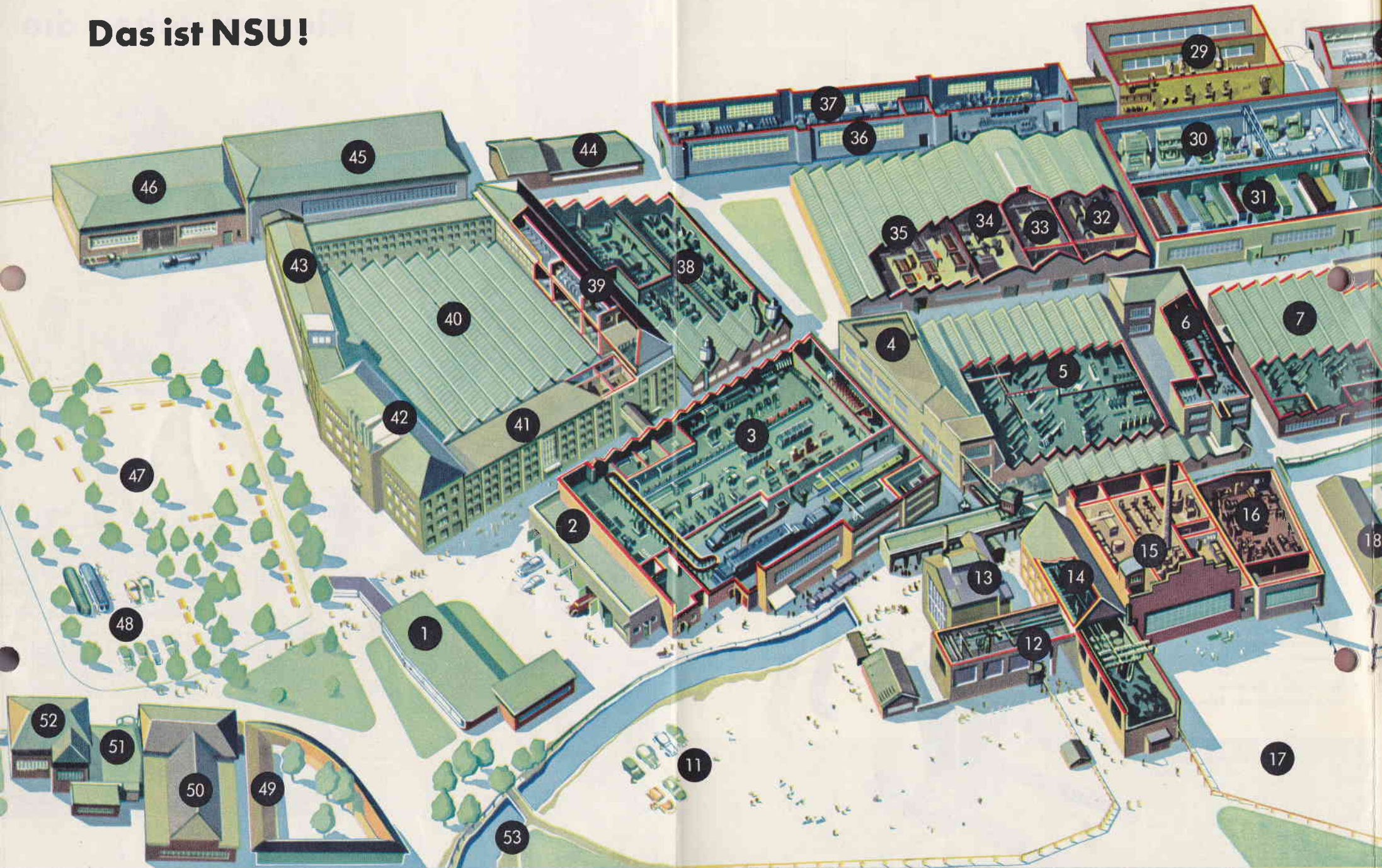


Der Besucher kommt aus dem Staunen nicht heraus. Im richtigen Augenblick treffen am Motorenband alle die vielen Einzelteile ein, die notwendig sind, damit sich am Ende komplette Motoren mit hoher Leistung und langer Lebensdauer ergeben. Auf dem Band, das wir hier dargestellt haben, werden Schritt für Schritt die berühmten Max-Motoren gebaut. Die Männer, die sie bauen, sind Fachleute, wie man sie sich nicht besser wünschen kann.

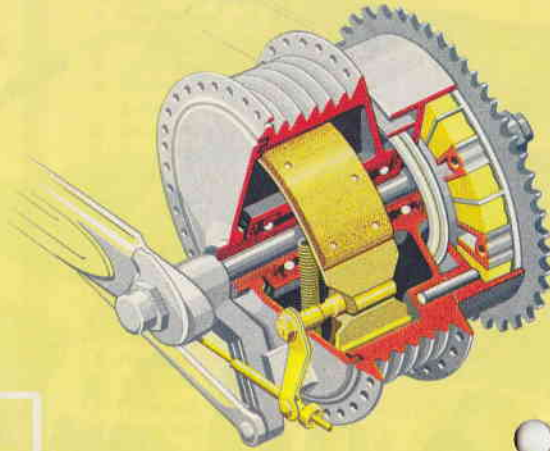


- 1 Werkseingang und Ausstellungshalle
- 2 Pkw-Garage und Feuerwehr
- 3 Werkzeugbau
- 4 Personalabteilung, Betriebsrat
- 5 Zentralabteilung I (Schleiferei, Bohrerei und Automatenabteilung)
- 6 Lehrwerkstatt
- 7 Zentralabteilung II (Automatenabteilung, Bearbeitung)
- 8 Kleine Montagehalle
- 9 Halle für Arbeitsvorbereitung
- 10 Platz für Betriebsversammlungen
- 11 Parkplatz für Pkw
- 12 Tor II
- 13 Kesselhaus
- 14 Gaswerk
- 15 Härtereie und Zentrallager
- 16 Schmiede (Nabenkörper)
- 17 Parkplatz für Pkw, Motorräder und Fahrräder
- 18 Lagerhaus, Farben, Öle usw.
- 19 Lagerplatz
- 20 Instandhaltung, Modellbau, Schreinerei
- 21 Lagerschuppen, Glaserei
- 22 Versuchs- und Rennabteilung
- 23 Lkw-Garagen
- 24 Neue Montagehallen, Fahrrad-, Quickly-, Max-, Prima- und Lambrettaaband, Rahmenfertigung, Beizerei, Lackiererei und galvanische Abteilung
- 25 Versandhalle, Export, Einfahrkabinen
- 26 Motorenfertigung (Fertigungsstraße)
- 27 Gießerei
- 28 Materiallager (Aluminium)
- 29 Schweißerei
- 30 Stanzerei
- 31 Materiallager, Eisen, Bleche
- 32 Bearbeitungshalle
- 33 Gesenkschmiede
- 34 Bearbeitungsmaschinen
- 35 Bearbeitungsmaschinen
- 36 Schweißerei
- 37 Flaschnerei
- 38 Zahnradbearbeitung
- 39 Verwaltungsgebäude, techn. Direktion, Einkauf
- 40 Reparatur, Teileversand
- 41 Direktion, Verwaltungsgebäude
- 42 Verwaltungsgebäude, Verkauf
- 43 Kundendienstschule
- 44 Kleines Kesselhaus
- 45 Lagerhaus, Ersatzteile usw.
- 46 Eingangslager, Reparatur, Kundendienst
- 47 Grünanlagen
- 48 Parkplatz
- 49 Wandelhalle
- 50 Großes Kasino mit Saal
- 51 Küche
- 52 Kleines Kasino
- 53 Fluß Sulm, der zusammen mit dem Neckar der Stadt den Namen gab.

Das ist NSU!



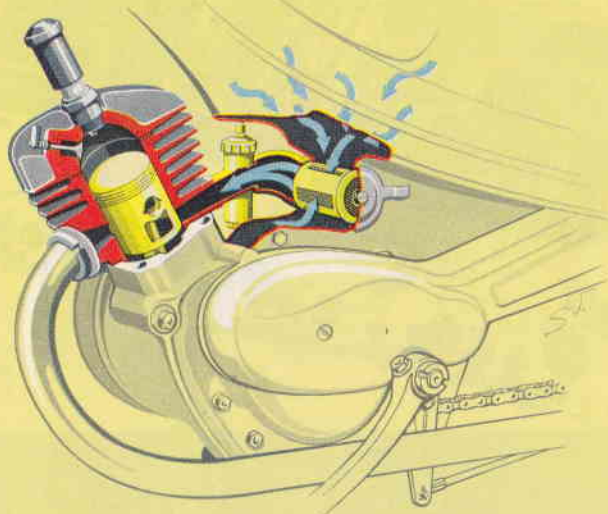
Höhepunkte



Rennbremsen mit 280 qcm Bremsfläche bei Superlux und Max bieten dem Fahrer größtmögliche Sicherheit.

Schwingachsufederung: Modernstes Federungsverfahren, großer Federweg, kleinste ungefederte Massen, feste Führung.

Bereuhigte Luft: Bei diesem Filterungssystem bleibt der Schmutz draußen! Der Motor dankt durch lange Lebensdauer.

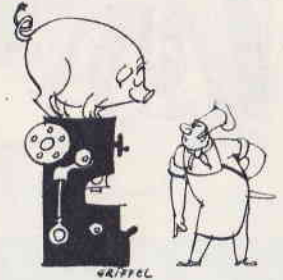


Kleines Zahlen- Mosaik

aus der NSU-Fabrik

So ein Schwein muß NSU pro Mahlzeit haben, wenn's in der Kantine ein Fleischgericht gibt. Das Werk verabfolgt jährlich 390 000 Essen, 990 000 Flaschen Tee und als guter Brötchengeber auch 350 000 Brötchen. 770 000 Zigaretten jährlich zeugen davon, daß es bei NSU nur so raucht.

Wie ein Magnet zieht das NSU-Werk Arbeitskräfte an. 6200 Mitarbeiter kommen täglich aus einem Umkreis bis zu 40 Kilometer nach Neckarsulm zur Arbeit, darunter 1000 Flüchtlinge und 280 Schwerversehrte.



Wer bei NSU schafft, fährt „Eigenbau“: Dreiviertel der Werksangehörigen haben ein eigenes Motorrad, fast jeder besitzt ein Fahrrad. Auf der Fahrt von und zur Arbeitsstätte legen die NSU-Angehörigen täglich über 75 000 Kilometer zurück. Sie fahren damit jeden Tag fast zweimal rund um den Äquator.

Wenn Sie eine Minute Zeit haben, können Sie bei NSU gleich drei Fahrzeuge mitnehmen! Denn alle 22 Sekunden läuft eines vom Band. Pro Tag werden an die 1300 Fahrzeuge fertiggestellt.

Man schaut gern zu bei NSU. Im letzten Jahr kamen 45 000 Besucher aus aller Herren Länder zur Besichtigung. Das macht, wenn man die Sonn- und Feiertage abzieht, pro Tag anderthalb Hundertschaften.

Auch die Post ist auf dem Posten. Sie bringt NSU täglich 1200 bis 1500 Briefe aus aller Welt.



NSU baut gute Maschinen mit viel Energie. Die elektrische Energie, die täglich benötigt wird (96 000 kwh), entspricht dem Stromverbrauch einer Stadt mit 40 000 Haushaltungen. Und mit der Gasmenge, die NSU im eigenen Kessel erzeugt (täglich 86 000 cbm), könnten sich 1 100 000 Junggesellen täglich ihr Wiener Schnitzel braten.



Greifen wir abschließend bei NSU einmal in die Speichen. Über 12 Millionen Radspeichen waren für die Maschinen der Jahresproduktion 1955 erforderlich. Rechnen wir die Speiche durchschnittlich mit je 25 cm, so war NSU mit rund 3000 km Speichenlänge (von Stuttgart bis Bagdad) ganz schön auf Draht.



Auf einen Blick

zeigen wir Ihnen hier das NSU-Bauprogramm 1956. Von der 50-ccm-Quickly über die Superfox bis zur starken 250-ccm-Max, von der bewährten Lambretta bis zur eleganten Prima bietet NSU seinen Kunden für jeden Zweck ein geeignetes Fahrzeug.

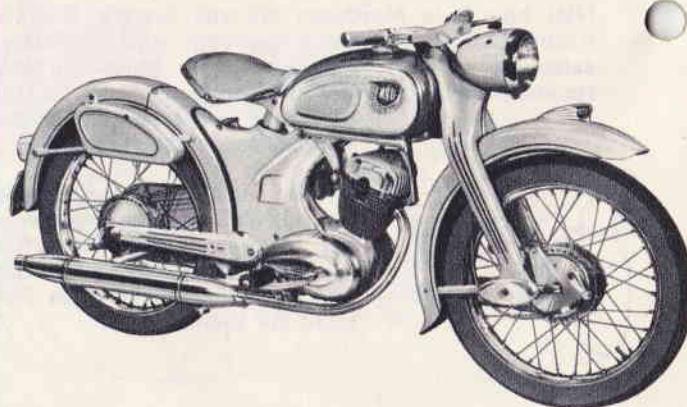
NSU-Quickly, das Rädchen für alles, treu wie Gold. Die NSU-Quickly wurde im Handumdrehen Deutschlands meistgekauftes Moped. 49-ccm-NSU-Zweitaktmotor • Im Stand anzutreten • Zweiganggetriebe mit Drehgriffschaltung • Beruhigte Luftfilterung • Zentralpreßrahmen • Echte Motorradbremsen • Überragende Bergsteigeleistung • Führerschein-, steuer- und zulassungsfrei.

Für die Quickly hat NSU eine Schmutzschutzverkleidung (Bild oben) entwickelt, die an jede Quickly — auch nachträglich — montiert werden kann. Sie besteht aus Beinschild und Vorder- und Hinterradseitenblenden. Außer der Standard-Quickly und dem Quickly-Schmutzschutz baut NSU noch die Quickly-S, die Quickly in Spezialausführung mit serienmäßig eingebautem Tacho, Seitenstütze, Vorder- und Hinterradverkleidung, Satteltank mit 4,5 Liter Inhalt und Chromfelgen.



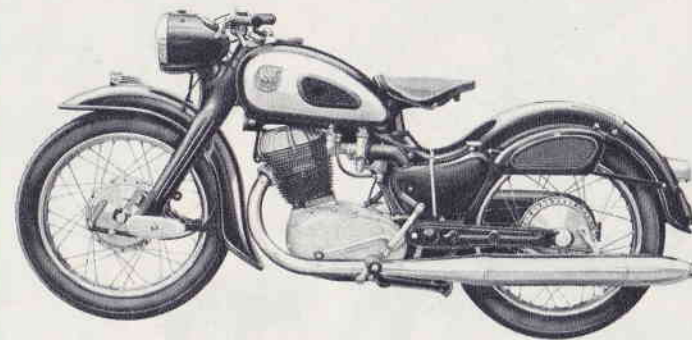
NSU-Superfox,

die Maschine, auf die Tausende von Fahrern warten: das schnelle und zuverlässige, hochmoderne 125-ccm-Motorrad mit dem unverwundlichen NSU-Viertaktmotor. Die letzten Erkenntnisse des Fahrzeugbaus wurden bei der neuen Superfox verwirklicht: Zentralpreßrahmen, Beruhigte Luft, ULTRAMAX-Ventilsteuerung. Weitere Überraschung: Die Superfox wurde mit der neuartigen „vorgespannten Federung“ ausgerüstet, mit deren Hilfe es gelang, den Federweg beträchtlich zu vergrößern. 8,8 PS, etwa 100 km/h, 2,7 Liter/100 km.



NSU-Max,

der Primus seiner Klasse aus der NSU-Schule. Mit der Max gelang den NSU-Konstrukteuren ein ganz großer Wurf, denn in den Weltmeisterschaftsläufen der letzten Jahre stellte die Max alles in den Schatten. Die NSU-Max ist eine Maschine ganz nach Wunsch: Luftgekühlter 250-ccm-NSU-Einzylinder-Viertaktmotor mit ULTRAMAX-Steuerung • 17 PS • Höchstgeschwindigkeit 126 km/h • Normverbrauch 3,2 Liter/100 km • Viergang-Blockgetriebe • Schwingachsfederung vorn und hinten • Vollnaben-Rennbremsen • Beruhigte Luft • Zentralpreßrahmen • Beiwagenfest.



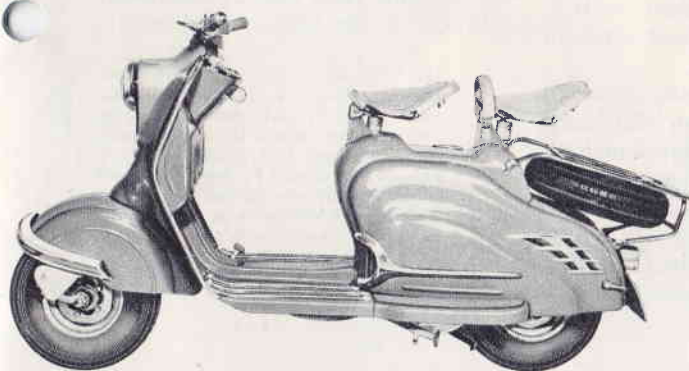
NSU-Lambretta

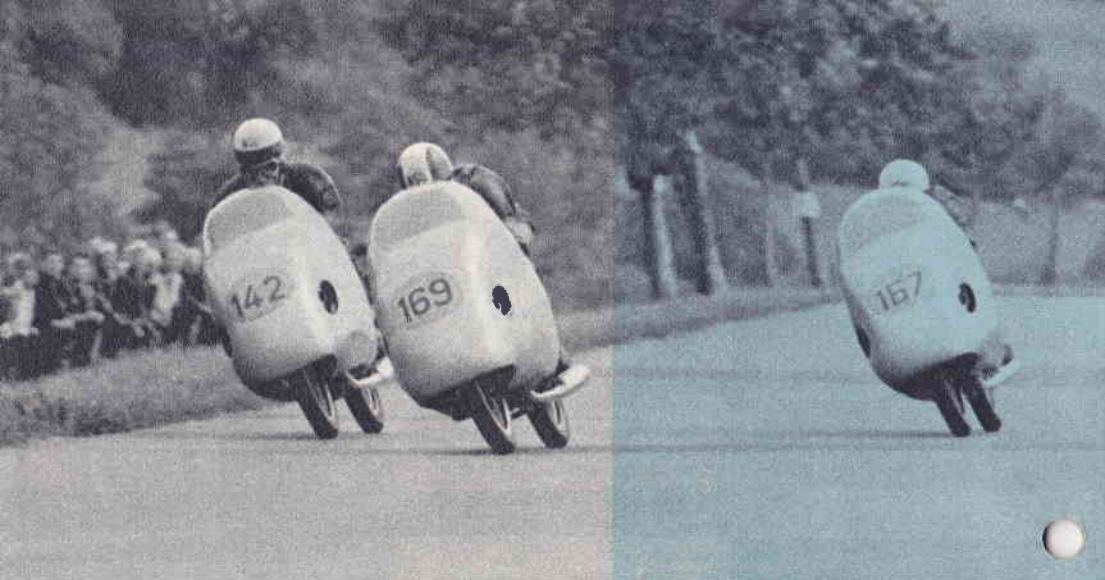
Der Motorroller mit den entscheidenden Vorzügen: Elektrischer Starter, Motor turbinengekühlt (wie beim VW), hervorragende Straßenlage durch zentral gelagerten Motor und überdimensionierte 4,8"-Reifen, viel Beinraum für Fahrer und Sozia (kein störender Tunnel), vier Farben zur Wahl: Jadegrün, Milporot, zweifarbig Grau und Schwarz, Soziasitz und Reserverad im Preis einbegriffen. Die Lambretta ist mit Abstand Deutschlands meistgefahrter Motorroller. 150 ccm • 6,2 PS • 31,5% Bergsteigevermögen mit zwei Personen • 80 km/h Höchstgeschwindigkeit • 2,7 Liter/100 km.



NSU-Prima

Ein Motorroller mit allen Schikanen! Eine Weiterentwicklung der berühmten NSU-Lambretta, Deutschlands meistgefahrtem Motorroller! — Die neue NSU-Prima ist ganz auf Komfort angelegt: Armaturenbrett wie beim Auto mit Großflächentacho, Ladekontroll-Licht, elektrischer Treibstoffanzeige, Profilpreßlenker (alle Kabelzüge verdeckt), reiche Chromausstattung, viel Platz (Sozia-Trittleisten noch um 48% verbreitert), serienmäßig: Soziasitz, Reserverad, Gepäckträger, Chromausstattung. Starker 150-ccm-Motor mit 6,2 PS und Turbinenkühlung • 31,5% Bergsteigevermögen mit zwei Personen • 80 km/h Höchstgeschwindigkeit • Elektrischer Anlasser • Dreiganggetriebe • Normverbrauch 2,7 Liter/100 km.





Eine geschlossene Gesellschaft bildeten die NSU-Fahrer mitunter in ihrer Überlegenheit, wie hier auf dem Schottenring 1954. Hinter der schnellen Vorausschaltung von NSU kam oft lange Zeit nichts.

VORN IM RENNEN

Reden wir mal kurz vom Sport: NSU fuhr im Jahre 1955, wie wir wissen, keine Rennen. Trotzdem errang Privatfahrer Hans Baltisberger auf der serienmäßigen NSU-Sportmax die Deutsche Meisterschaft in der Klasse bis 250 ccm. Auch der Zweite und Dritte in der Deutschen Meisterschaft — H. P. Müller und Wolfgang Brand — fuhren eine Sportmax.

Und was man nicht für möglich halten sollte: Auf seiner einfachen NSU-Sportmax — Ultramax-Schubstangenantrieb wie bei der Serienmaschine — errang H. P. Müller gegen schwere Werkskonkurrenz die Weltmeisterschaft in der 250-ccm-Klasse. Das hat es noch nicht gegeben. Mit diesem neuen Weltmei-

stersieg stand NSU zum fünften Male hintereinander auf der Weltmeisterschaftsliste:

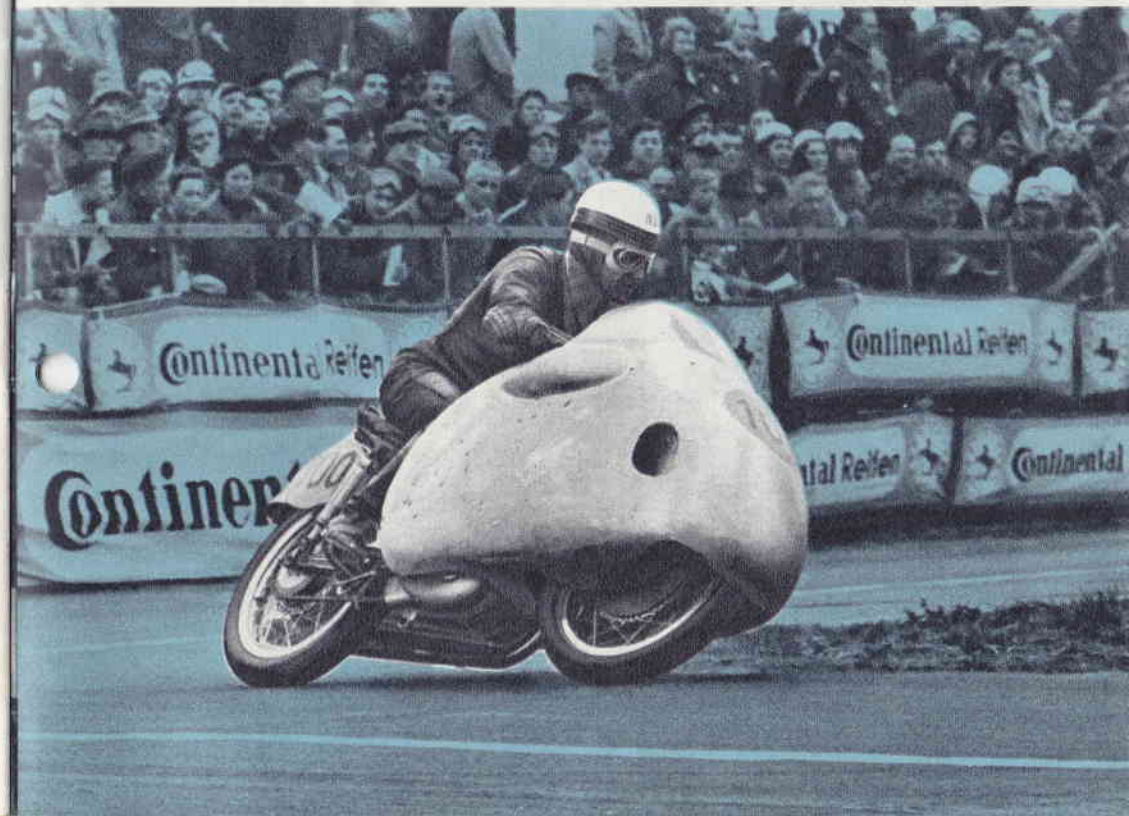
- 1953: Werner Haas (125-ccm-Rennfox)
Werner Haas (250-ccm-Rennmax)
- 1954: Rupert Hollaus (125-ccm-Rennfox)
Werner Haas (250-ccm-Rennmax)
- 1955: H. P. Müller (250-ccm-Sportmax)

Das muß man sich einmal vorstellen: Mit einer Maschine, die gar nicht dazu bestimmt ist, bei den großen internationalen Weltmeisterschaftsläufen mitzumachen, besiegte H. P. Müller 1955 die schwere, italienische Konkurrenz, die mit echten Werksrennmaschinen an den Start ging. Die NSU-Sportmax, die weitgehend der Serienmax gleicht, zeichnet sich durch einen bulligen, robusten Motor und durch hervorragende Straßenlage aus.

NSU- Ehren-Preis-Vorzeichnis

Und wer sich für Rekorde interessiert, der wird Freude finden an der Tatsache, daß NSU 41 Weltrekorde besitzt. Wilhelm Herz fuhr am 12. April 1951 auf seiner 500-ccm-Kompressor-NSU mit 290 km/h den absoluten Weltrekord für Motorräder. Erst vier Jahre später wurde dieser Rekord von dem Neuseeländer Wright um 7 km überboten. NSU besitzt alle Höchstleistungs-Solo-Weltrekorde in sämtlichen Klassen zwischen 50 und 500 ccm.

Bei den Zuverlässigkeitsfahrten beherrschte die NSU-Max das Gelände. Von der Internationalen Sechstagesfahrt brachten die NSU-Fahrer von allen teilnehmenden deutschen Fabriken die meisten Goldmedaillen heim. Die Überlegenheit der NSU-Max — insbesondere als Seitenwagenmaschine — ist so groß, daß die Konkurrenten kaum mehr anzutreten wagen. Der deutsche Geländemeister der Seitenwagenklasse bis 250 ccm, Sautter/Piwon, fährt selbstverständlich eine Max.

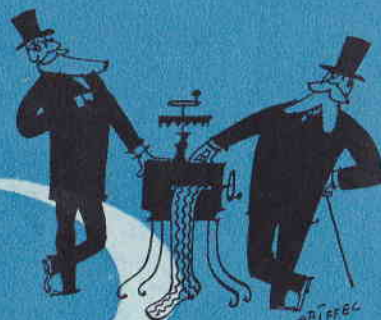


Vom Start bis in die Gegenwart

Ein paar Kilometer NSU-Geschichte

1873

Just in jenem Jahr, da auf unserem Stern die erste Weltwirtschaftskrise und die letzte Hexenverbrennung in Szene gingen, da die Deutschen die Mark-Pfennig-Rechnung einführten und die Berliner Sieges-säule aufstellten, gründeten zwei Schwaben namens Christian Schmidt und Heinrich Stoll die Neckar-sulmer Strickmaschinen-Fabrik.



1886

Weil's mit dem Stricken zu langsam ging, warfen sich die Inhaber auf Fahrräder, um Kilometer wegzuhäkeln. Der Sprung vom Strickstuhl in den Fahrradsattel läßt sich bis heute nicht verleugnen: NSU-Fabrikate blieben bis auf den heutigen Tag bestrickend.



1889

Sechzig Arbeiter brachten bereits 200 Räder ins Rollen. NSU stellte die ersten Schwarzfahrer, denn zu Beginn wurden die Hochräder von Negern eingefahren. Als man das Niederrad entwickelt hatte, übernahm der Direktor das Einfahren persönlich. NSU-Chefs waren schon immer in allen Sätteln gerecht.

NSU baute sein erstes Motorrad, „dreipferdig für nervenstarke Fahrer“, wie der Werbechef verriet.

1892



1909

Die Fabrikation von Weltrekorden wurde nun auch aufgenommen. Otto Lingenfelder fuhr auf seiner 7,5-PS-Maschine 124 km/h.

1914

NSU ist gut gewachsen: Bereits 12000 Fahrräder, 3600 Motorräder, 432 Kraftwagen jährlich.

1929

„Alles fließt“, sagte Heraklit schon 500 Jahre vor Christo. Befeuert durch den alten Griechen, führt nun auch NSU die Fließbandarbeit in der Motorradherstellung ein.

1936

Geburtsjahr der NSU-Quick, die als billigstes Motorrad der Zeit den damaligen Markt erobert.



Panne auf der ganzen Linie: Im März des letzten Kriegsjahres wurden die Werksanlagen durch Fliegerangriff stark zerstört.

1945

1949

Geburtsjahr der NSU-Fox mit Zentralpleßrahmen. NSU-Wachstum stark beschleunigt: Bereits wieder 3000 Arbeiter.

NSU drückt auf Tempo: Absoluter Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder mit 290 km/h, aufgestellt von Wilhelm Herz auf 500-ccm-Kompressor-Maschine. Absoluter Weltrekord für Seitenwagen mit 248 km/h durch Hermann Böhm.

1951



1953
1954
1955

Fünf Weltmeistertitel, sechs Deutsche Meistertitel für NSU. Erfolgreichste Rennsaison seit Bestehen. Ganz groß ist NSU geworden: 6200 Arbeitskräfte, über 200000 Maschinen Jahresproduktion. Damit liegt NSU an der Spitze aller Zweiradfabriken des Kontinents.

