

so geht es zu
bei NSU

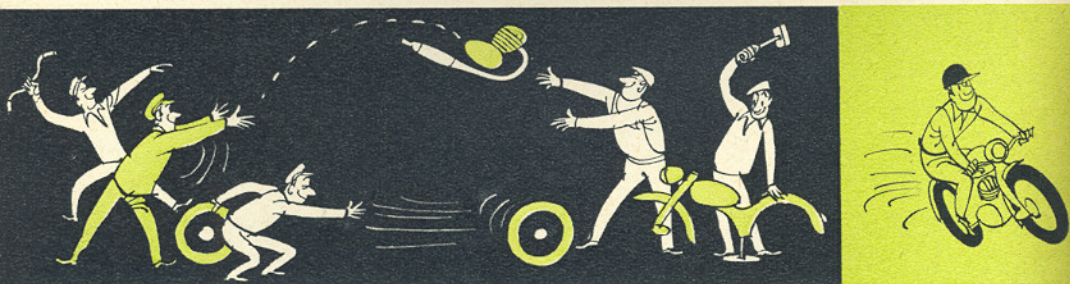


NSU

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 201 424 Maschinen, die bei NSU im Jahre 1954 gebaut wurden, haben wir uns nicht eine einzige aus dem Ärmel geschüttelt!

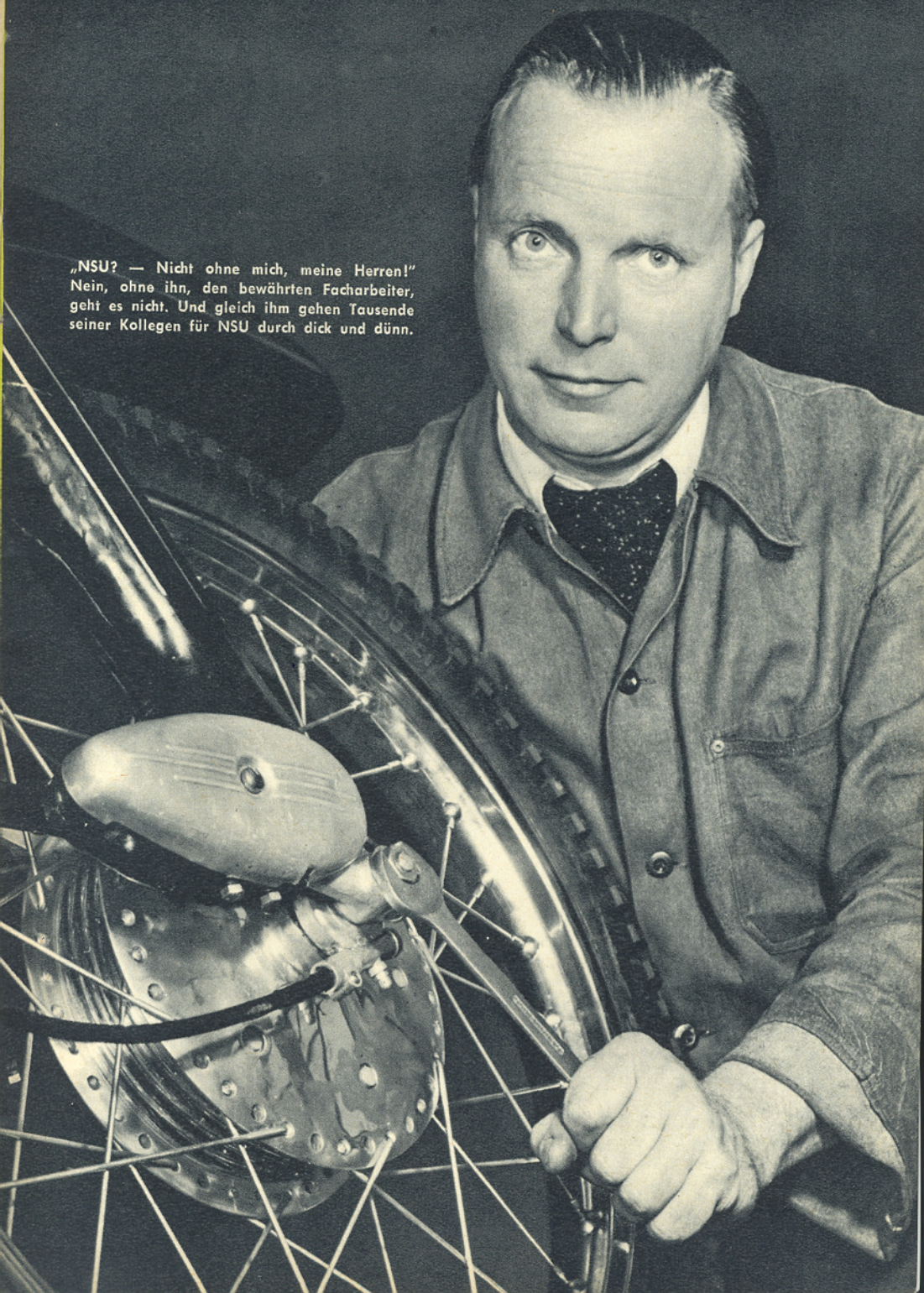
Sie haben es schon oft gehört, daß die Technik der Menschheit immer wieder neue Geschenke macht. Den Technikern selbst wird nichts geschenkt. Jedes neue Modell kostet einsame Nächte im Konstruktionsbüro, zahllose

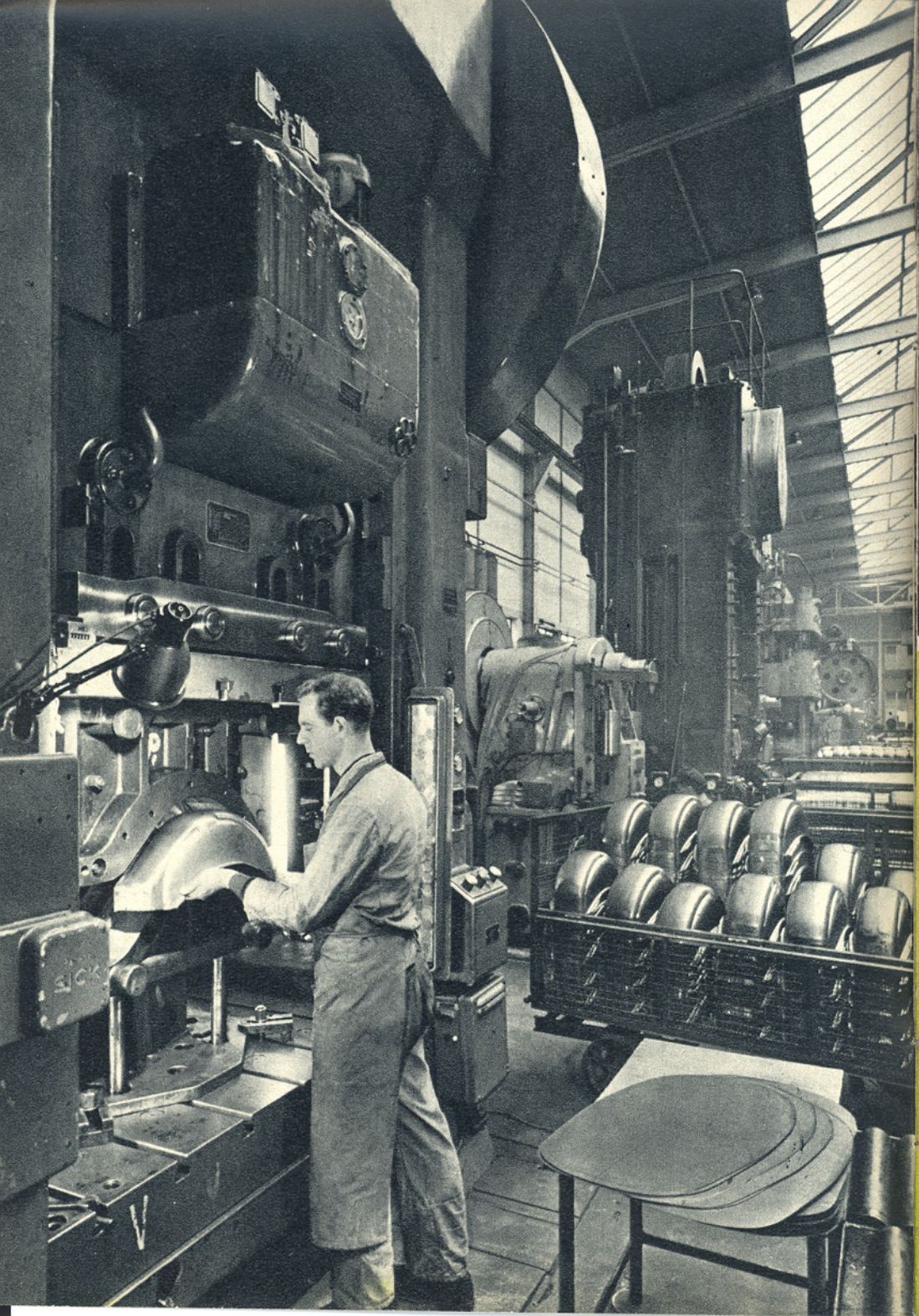
Versuche, umfangreiche Arbeitsvorbereitungen. Und es kostet drei Millionen Mark, bis die Nummer 1 einer Serie vom Fließband rollt. Denn jede neue Serie hat ja das Ziel: Noch besser — billiger — bequemer sollen Sie fahren auf NSU, und — falls Sie Wert darauf legen — auch noch schneller. Aber von all dem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

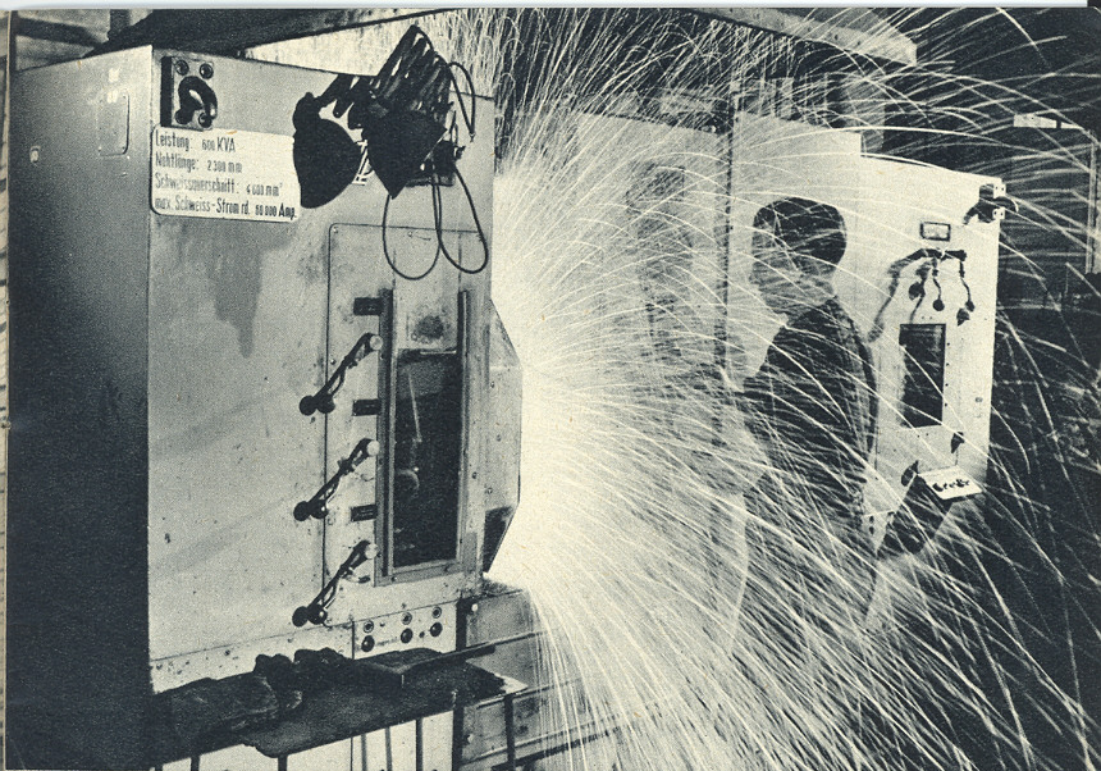
Die Leute von NSU sind es gewöhnt, Besuche am laufenden Band zu empfangen! Also:

Herzlich willkommen bei NSU!

„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.





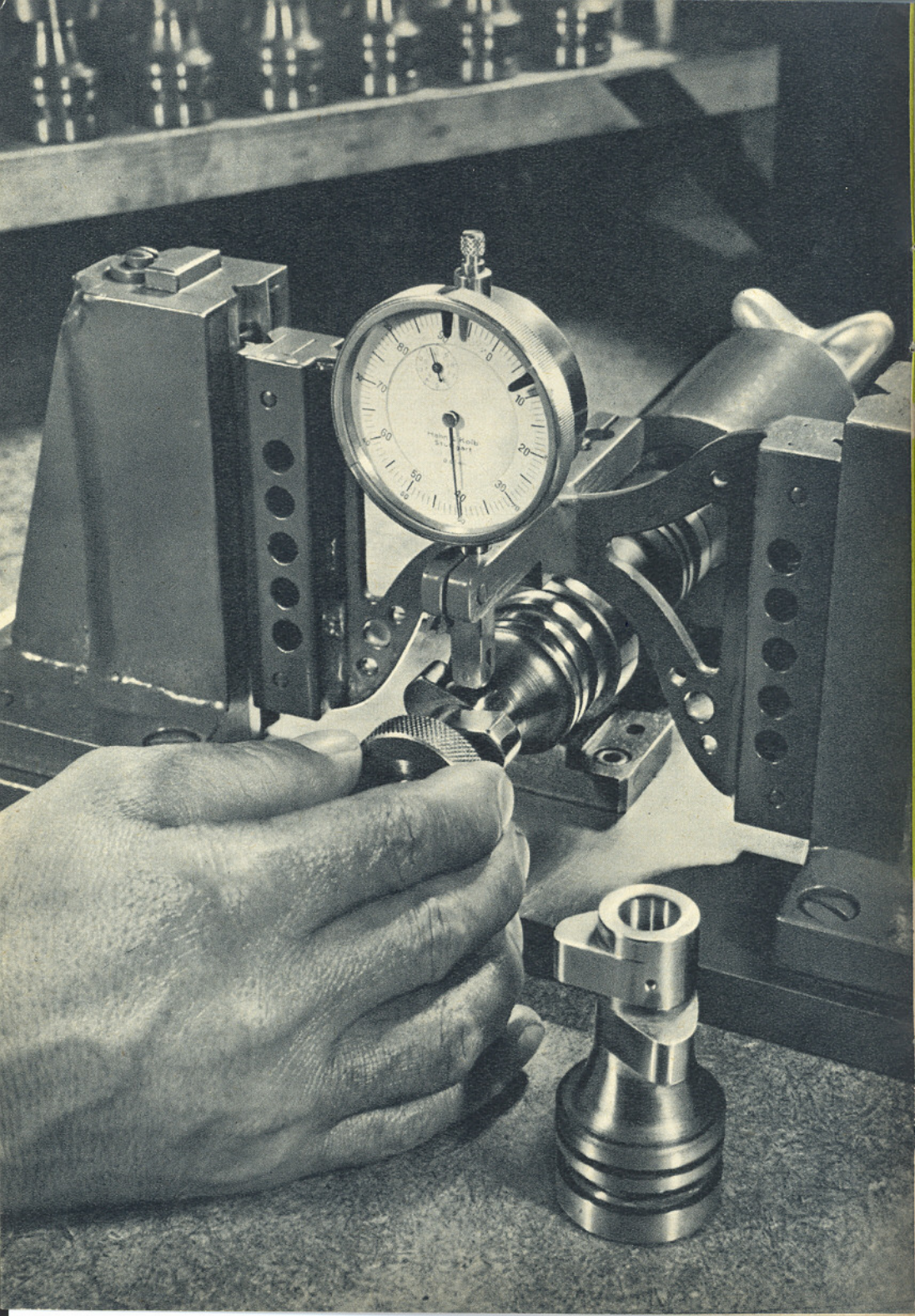


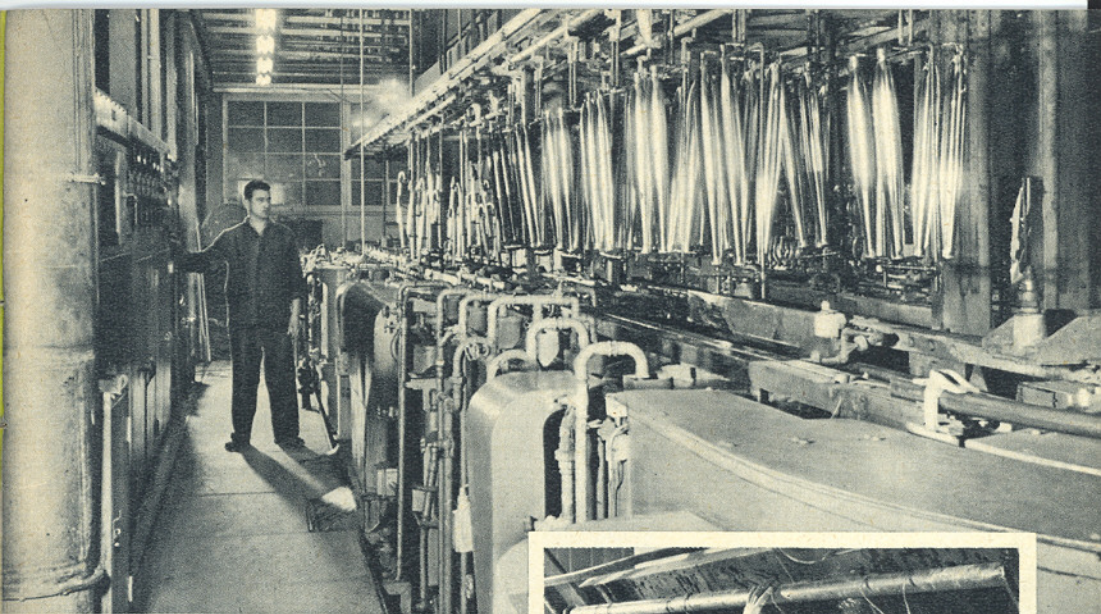
Es funkelt tadellos mit der modernen Stumpfschweißmaschine! Die Feuertaufe ist aber nicht ganz so gefährlich, wie sie aussieht.

Dieselbe Maschine, diesmal ohne Feuerzauber. Eisern schweißt 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-Zentralpreßrahmen entscheidend ins Gewicht.



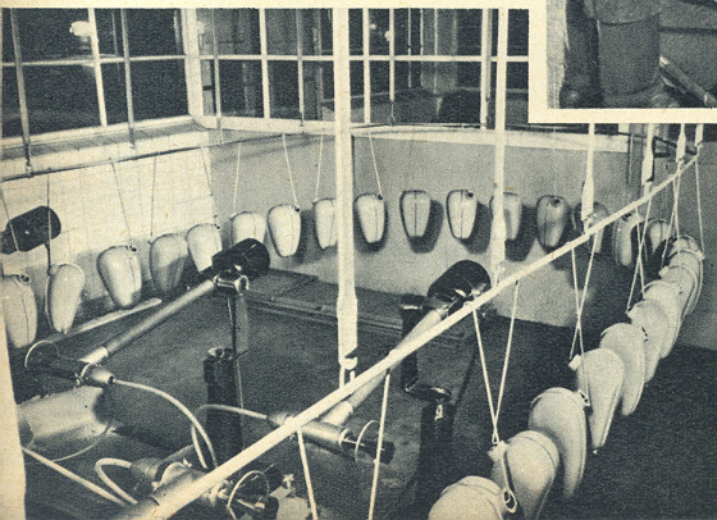
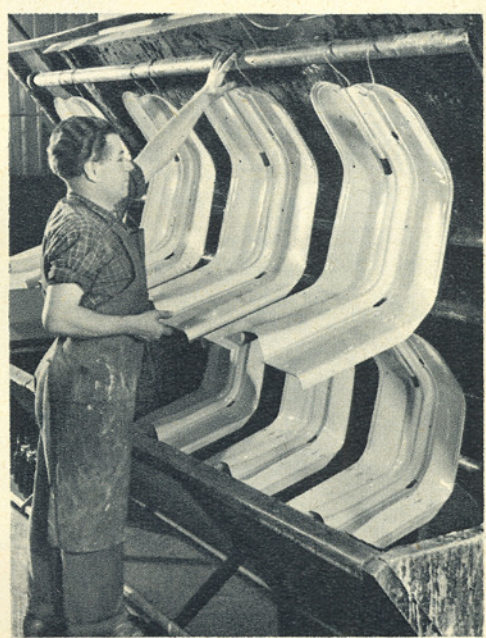




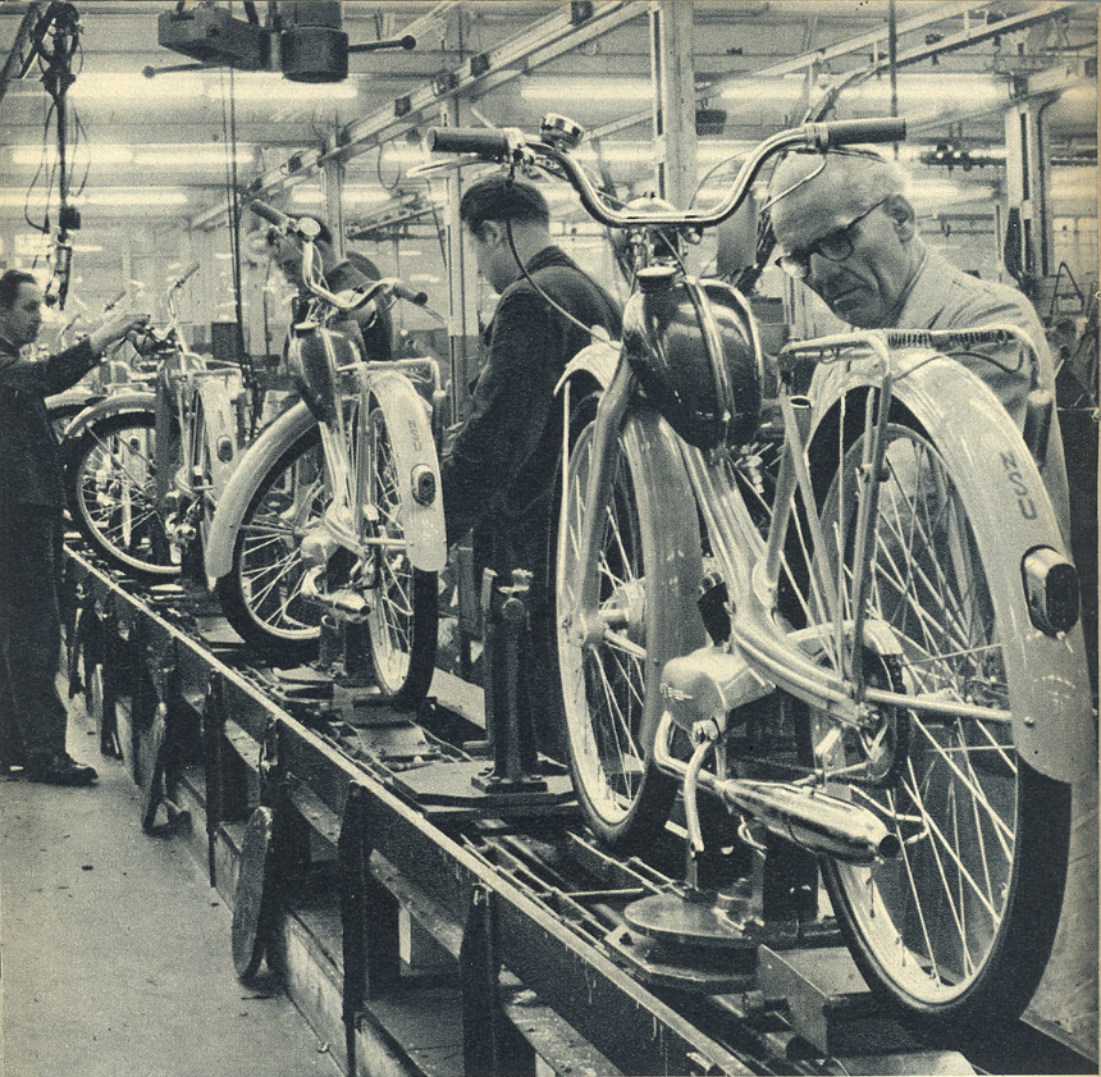
Glänzend geht's bei NSU an diesem 25 Meter langen Automaten, der die blanken Teile reihum wäscht, vernickelt, spült, säubert, dann verchromt und zum Schluß wieder mehrfach spült.

Große Flächen, wie etwa die Lambretta-Verkleidung, 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-Quicklys! Bei diesem Lackierverfahren sind Tanks und Farbe 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

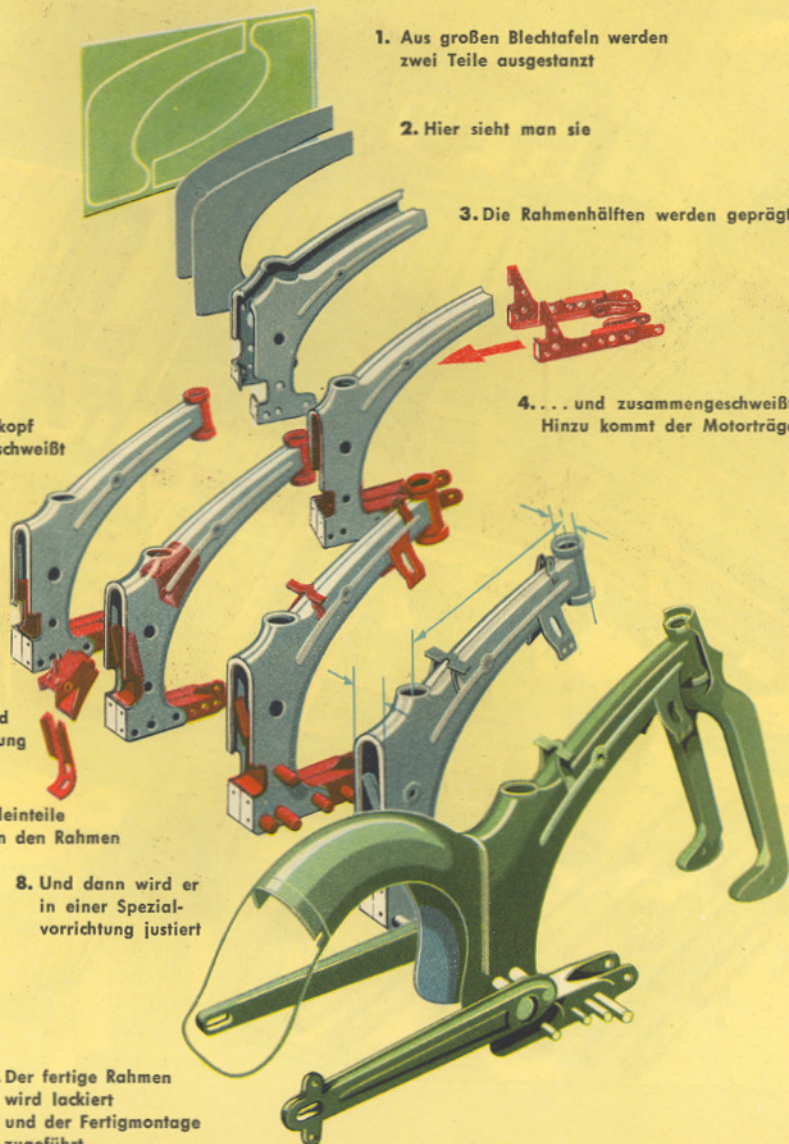
5. Der Steuerkopf wird eingeschweißt

6. Federträger und Rahmenversteifung kommen hinzu

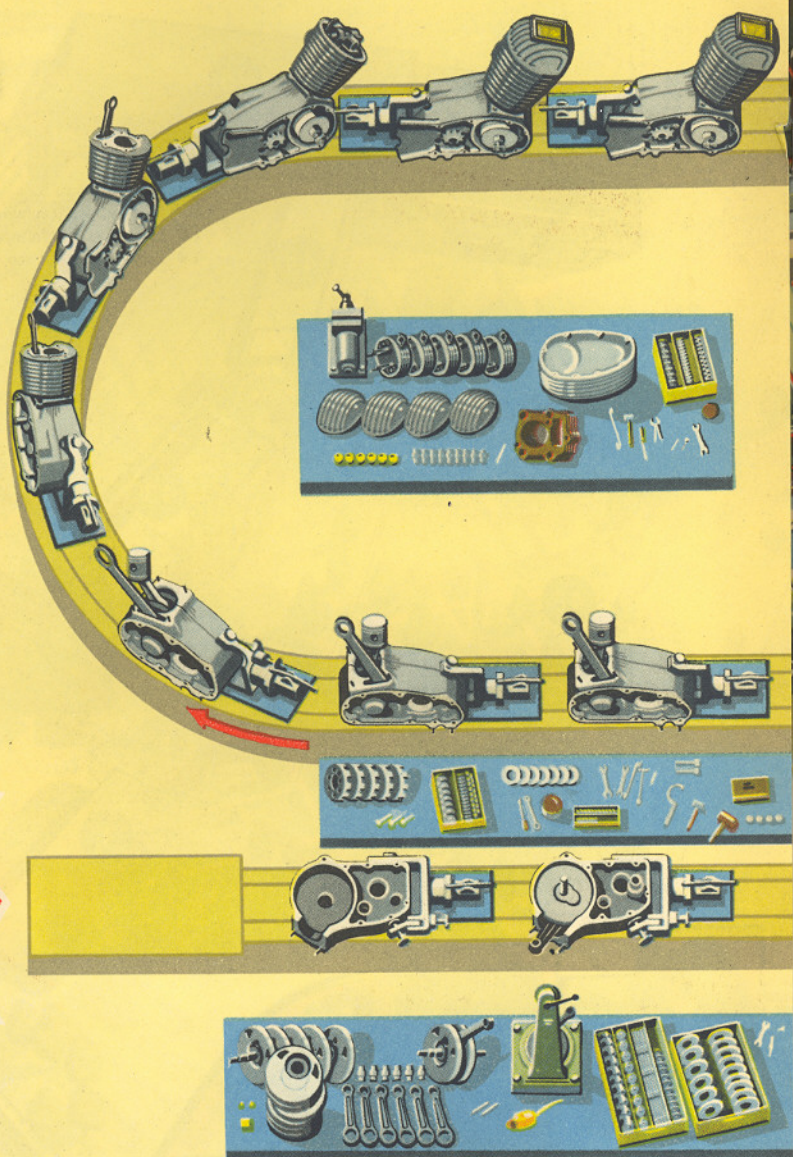
7. Verschiedene Kleinteile vervollständigen den Rahmen

8. Und dann wird er in einer Spezialvorrichtung justiert

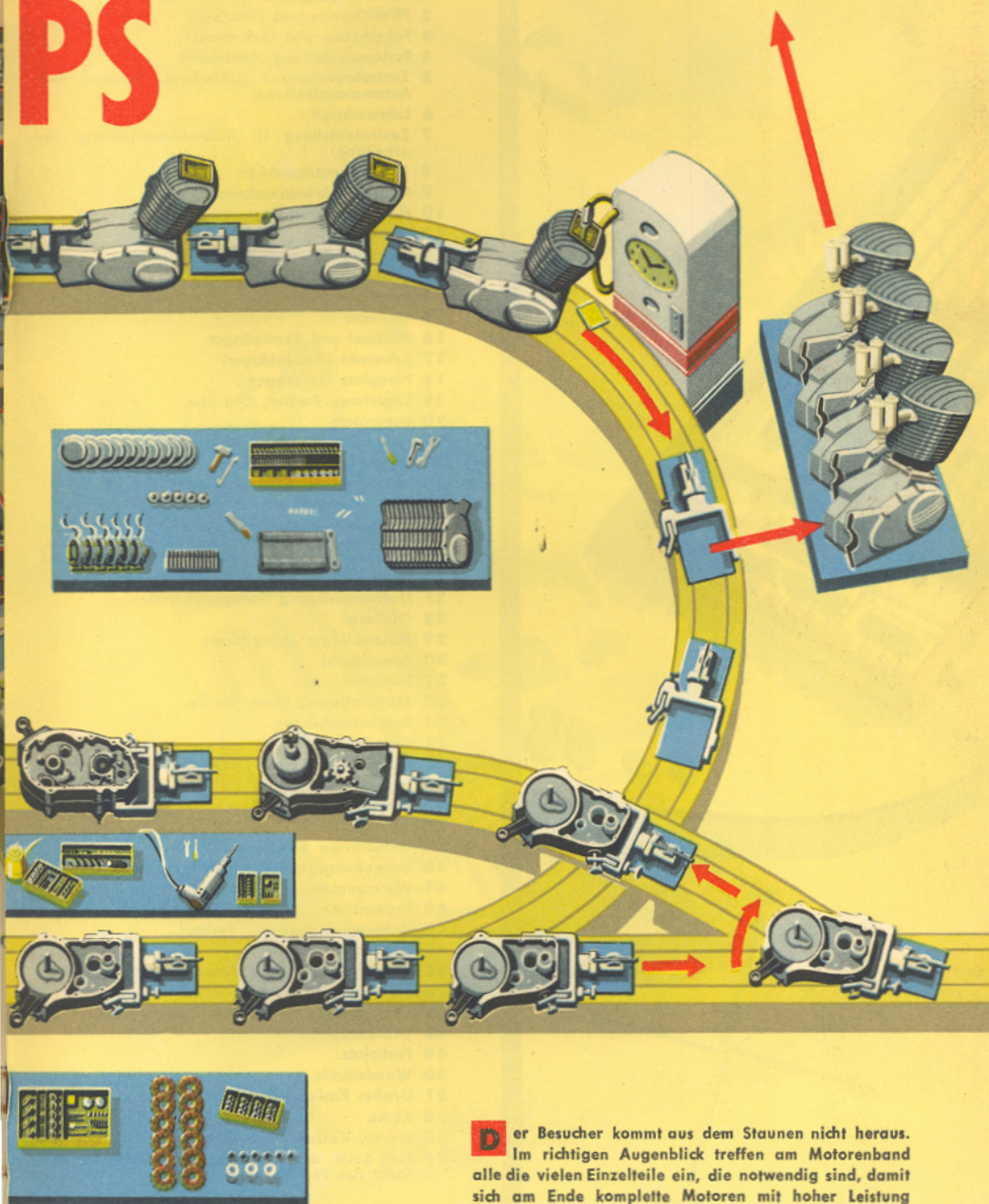
9. Der fertige Rahmen wird lackiert und der Fertigmontage zugeführt.



Hier entstehen die

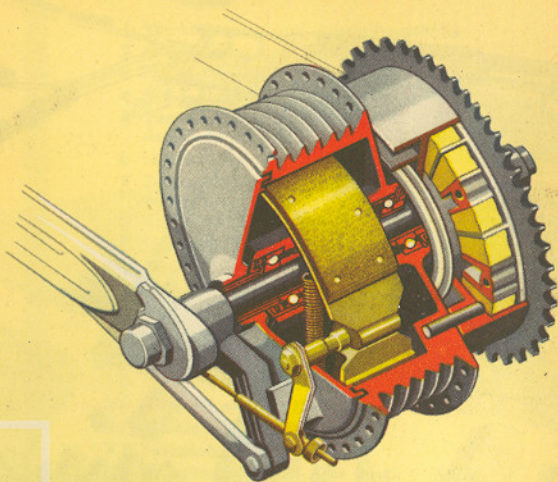


PS



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.

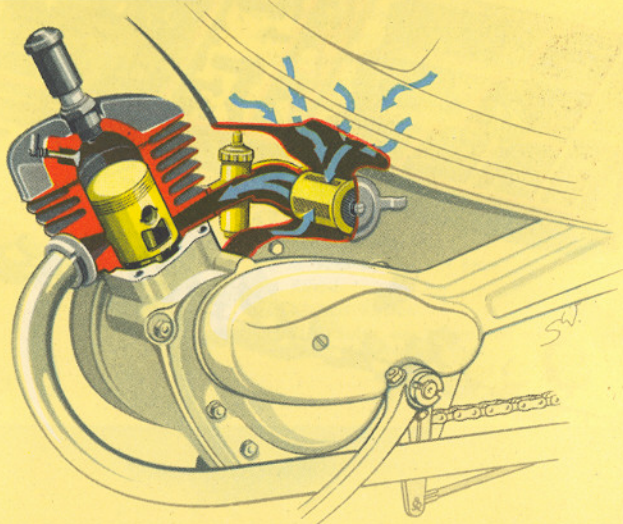
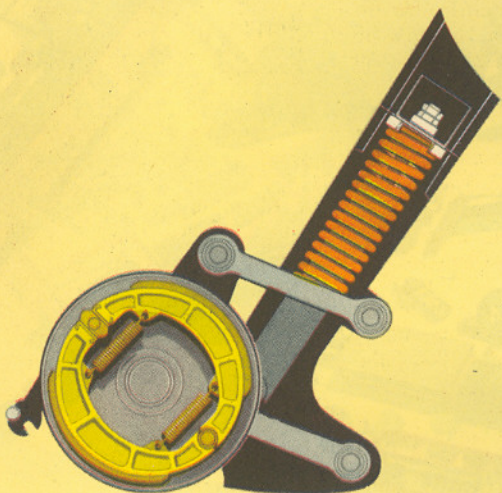
Höhepunkte



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

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

Beruhigte Luft: Bei diesem Filtersystem bleibt der Schmutz draußen! Der Motor dankt mit langer Lebensdauer.

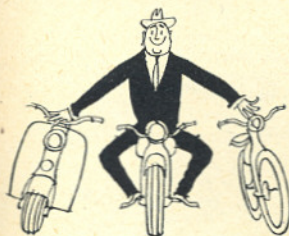
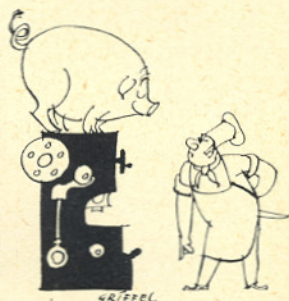


Kleines Zahlen- Mosaik

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 26872 Besucher aus aller Herren Länder zur Besichtigung. Das macht, wenn man die Sonn- und Feiertage abzieht, pro Tag eine Hundertschaft.

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 1100 000 Junggesellen täglich ihr Wiener Schnitzel braten.



Greifen wir abschließend bei NSU einmal in die Speichen. Über 12,3 Millionen Radspeichen waren für die Maschinen der Jahresproduktion 1954 (201 424) erforderlich. Rechnen wir die Speiche durchschnittlich mit je 25 cm, so war NSU mit rund 3100 km Speichenlänge (von Stuttgart bis Bagdad) ganz schön auf Draht.

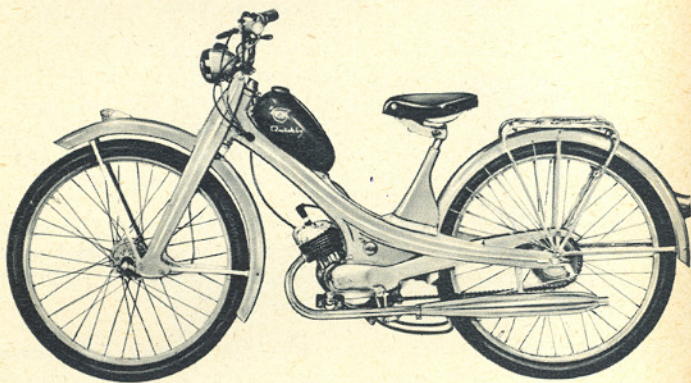
Auf einen Blick

zeigen wir Ihnen auf diesen Seiten das NSU-Bauprogramm 1955. Von der 50 ccm-Quickly, die den ersten Schritt zur Motorisierung darstellt, über die Superfox und Superlux bis zur starken, sturmerprobten 250 ccm-Max und zur eleganten Lambretta bietet NSU seinen Kunden für jeden Zweck ein geeignetes Fahrzeug. Für jeden Zweck, für jeden Geschmack und auch für jeden Geldbeutel — NSU bemüht sich, allen Ansprüchen gerecht zu werden.

NSU-Quickly,

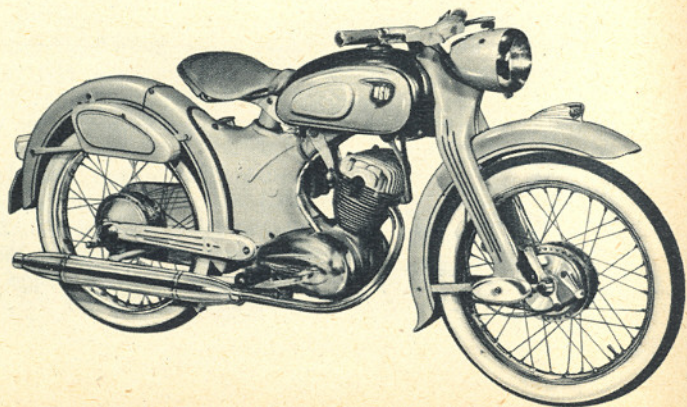
Rädchen für alles, ein Rädchen treu wie Gold. Der Benjamin von NSU ist erstaunlich schnell flügge und im Handumdrehen Deutschlands erfolgreichstes Moped geworden.

49 ccm-NSU-Zweitaktmotor • Steuer-, zulassungs-, führer-scheinfrei • Zweiganggetriebe mit Drehgriffschaltung • Aus dem Stand anzutreten • Gute Bergsteigeleistung • Normalverbrauch 1,3 Liter/100 km • Echte Motorradbremsen • Beruhigte Luftfilterung.



NSU-Superfox,

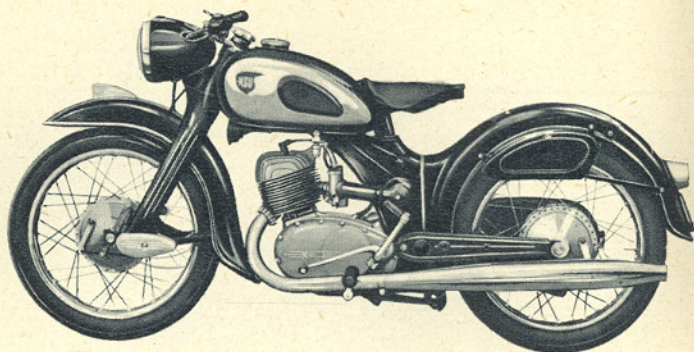
die Maschine, auf die Tausende von Fahrern warten: das schnelle und zuverlässige, hochmoderne 125 ccm-Motorrad mit dem unverwundlichen NSU-Viertaktmotor. Die letzten Erkenntnisse des Fahrzeugbaus wurden bei der neuen Superfox verwirklicht: Zentralpreßrahmen, Beruhigte Luft, Ultramax-Ventilsteuerung. Weitere Überraschung: Die Superfox wurde mit der neuartigen „vorgespannten Federung“ ausgerüstet, mit deren Hilfe es gelang, den Federweg beträchtlich zu vergrößern. 9,6 PS, ca. 100 km/h, 2,7 Liter/100 km



NSU-Superlux,

das ideale Motorrad für Leute, die täglich viel zu fahren haben. Eine der modernsten und schönsten und dabei anspruchslösesten Maschinen der Weltproduktion, bullig in ihrer Kraft, billig im Betrieb. Leicht zu bedienen, schwer zu schlagen mit ihren vielen Vorzügen:

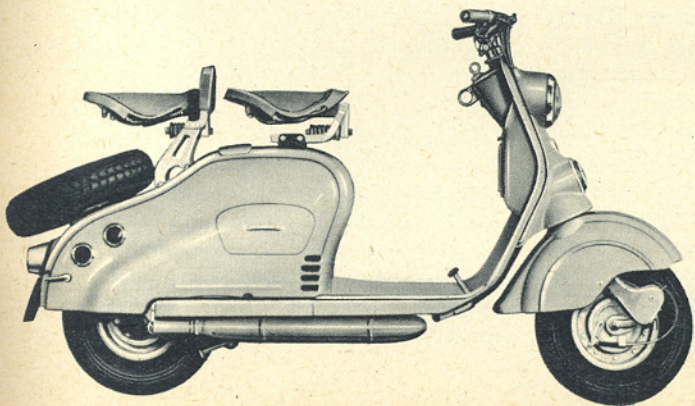
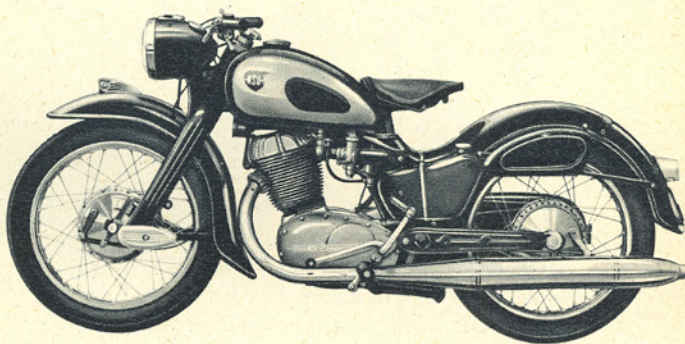
200 ccm-Zweitakt-Motor · Leistung 11 PS · Höchstgeschwindigkeit 100 km/h · Normverbrauch 3,3 Liter/100 km · 4 Gänge · Vorgespannte Schwingachs-federung · Beruhigte Luft · Zentralpreßrahmen · Vollnaben-Innenbackenbremsen · Beiwagenfest.



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:

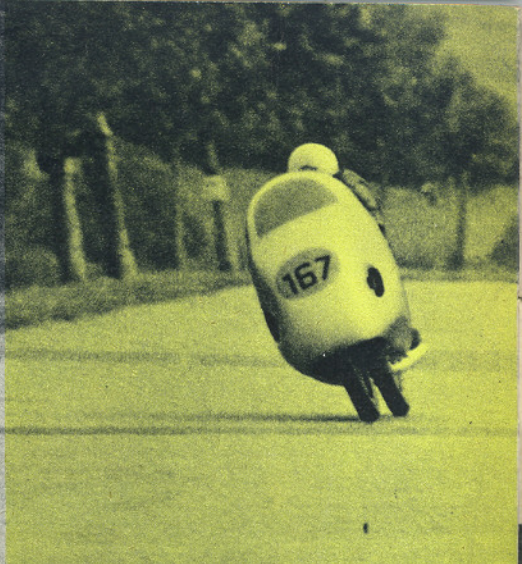
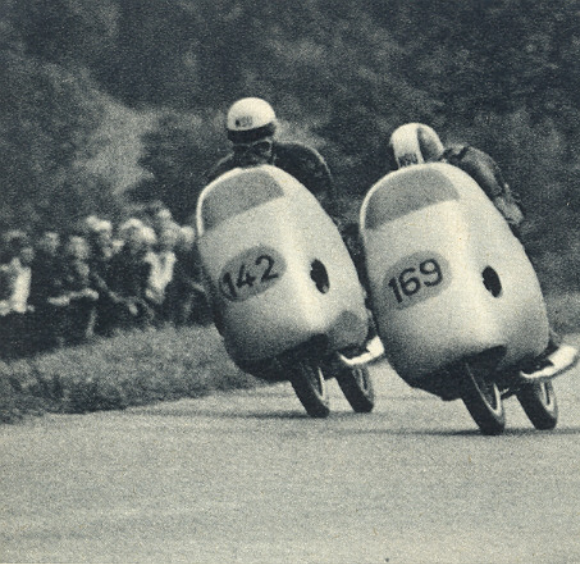
Luftgekühlter 250-ccm-NSU-Einzylinder-Viertaktmotor mit Ultra-max-Steuerung · 17 PS · Höchstgeschwindigkeit 126 km/h · Normverbrauch 3,2 Liter/100 km · Viergang-Blockgetriebe · Schwingachs-federung vorn und hinten · Vollnaben-Rennbremsen · Beruhigte Luft · Zentralpreßrahmen · Beiwagenfest.



NSU-Lambretta,

der Roller ohne Risiko, der sich so gut „anläßt“. Frauen und Männern gleich sympathisch, seit Jahren mit Abstand Deutschlands meistgefahrter Motorroller.

Bärenstarker 150-ccm-Motor mit 6,2 PS und Turbinenkühlung · 31,5% Bergsteigevermögen mit zwei Personen · Elektrischer Anlasser · Normverbrauch 2,5 Liter/100 km · Dreiganggetriebe.



VORN IM RENNEN

Wo NSU fährt, ist die Spitze! So orientierten sich die Zuschauer bei den unvergeßlichen Rennen der Jahre 1953 und 1954. Auf den bekanntesten Rennkursen der Welt, in schwer umkämpften Meisterschaftsläufen, blieben die sieggewohnten NSU-Rennfüxe und Rennmäxe vorn. 24mal war der NSU-Werkstall 1954 am Start, und 24mal stellte er den Sieger. Innerhalb von zwei Jahren errang NSU in den Klassen bis 125 und bis 250 ccm 4 Weltmeisterschaften und dazu eine Markenweltmeisterschaft, außerdem in den Klassen von 125 bis 350 ccm 5 deutsche Meistertitel. In einer beispiellosen Siegesserie kassierten die NSU-Fahrer auf der Straße und im Gelände Preise und Pokale, Klassen- und Streckenrekorde und Goldmedaillen am laufenden Band. Im Jahre 1955 geht NSU mit seiner Fabrikmannschaft nicht an den Start. In einer schöpferischen Pause werden

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

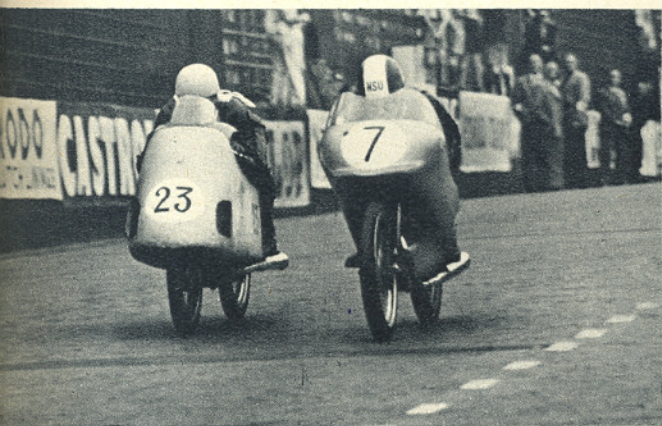
Um eine Nasenspitze ging es in anderen Rennen, vor allem dann, wenn ausländische Firmen mit großer motorsportlicher Tradition das Äußerste wagten, die Überlegenheit der NSU-Maschinen niederzukämpfen. Im Ziel wurde die NSU dann doch als Erste abgewinkt — wie hier beim Ulster Grand Prix 1954.

Endstation Weltrekord! Wenn die Männer von NSU mit Umsicht und Sorgfalt Rekordversuche vorbereiten, dann fallen Weltrekorde. Einer der wertvollsten ist der absolute Geschwindigkeits-Weltrekord für Motorräder mit 290 km/h, den Wilhelm Herz 1951 aufstellte.

Erfolge und Erfahrungen ausgewertet. Sie kommen dem Serienbau und damit allen Käufern von NSU-Maschinen zugute. Viele bekannte Rennfahrer des In- und Auslandes indessen, die mit Leib und Seele am Rennsport hängen, bestellten NSU-Sportmäxe, um 1955 als Privatfahrer an den Start zu gehen.

NSU - Ehren-Preis-Verzeichnis

50-ccm-Klasse 6 Weltrekorde für NSU von G. A. Baumm
75-ccm-Klasse 2 Weltrekorde für NSU von G. A. Baumm
100-ccm-Klasse 4 Weltrekorde für NSU von G. A. Baumm
125-ccm-Klasse 2 Weltrekorde für NSU von G. A. Baumm
175-ccm-Klasse 2 Weltrekorde für NSU von G. A. Baumm
250-ccm-Klasse 4 Weltrekorde für NSU von Wilh. Herz
350-ccm-Klasse 21 Weltrekorde für NSU von Wilh. Herz
über 350 ccm absolute Weltrekord für Motorräder
mit 290 km/h von Wilhelm Herz



44 Goldmedaillen und 12 Mannschafts-
auszeichnungen bei den schwersten in-
und ausländischen Zuverlässigkeitsfahr-
ten des Jahres 1954 erkämpften sich die
NSU-Fahrer auf ihren unverwundlichen
Max-Maschinen.

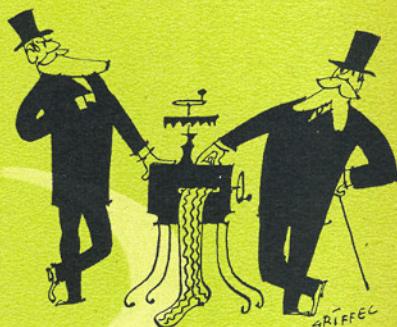


Vom Start bis in die Gegenwart

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 Siegessäule aufstellten, gründeten zwei Schwaben namens Christian Schmidt und Heinrich Stoll die Neckarsulmer Strickmaschinen-Union.



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 bestrikkend.

1889

Sechzig Arbeiter brachten bereits 200 Räder ins Rollen. NSU stellte die ersten Schwarzfahrer, denn zu Beginn wurden die Hochräder von Nегern eingefahren.



Als man das Niederrad entwickelt hatte, übernahm der Direktor das Einfahren persönlich. NSU-Chefs waren schon immer in allen Sätteln gerecht.

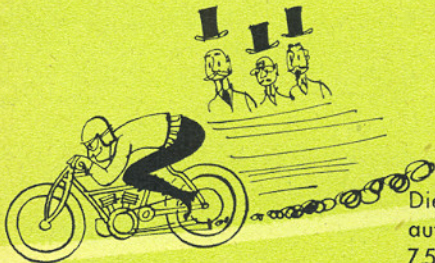
NSU baute sein erstes Motorrad, „dreipferdig für nervenstarke Fahrer“, wie der Werbechef verriet.



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.

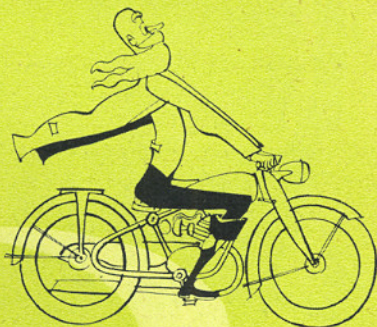
1929

„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.



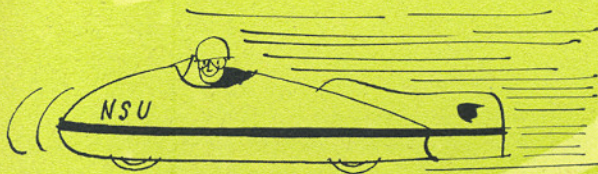
1945

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-NSU-Kompressor-Maschine. Absoluter Weltrekord für Seitenwagen mit 248 km/h durch Hermann Böhm.

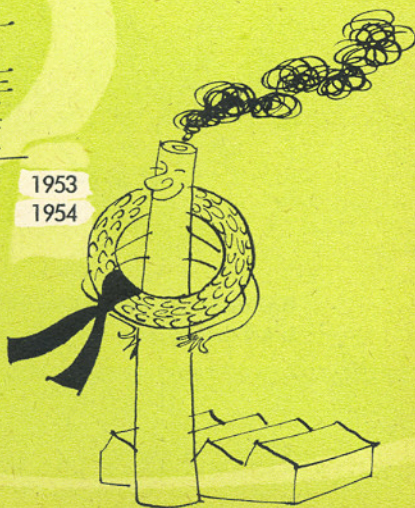
1951



1953

1954

Vier Weltmeistertitel, fünf 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.



Nicht So Unerreichbar

liegt das größte deutsche Zweiradwerk im schönen Neckartal



Bei unseren täglichen Führungen durch das Werk — an jedem Montag bis Freitag um 10 Uhr — sind auch Sie

herzlich willkommen bei NSU



NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT · NECKARSULM

DW 4003 100 5520 · Burda-Druck, Offenburg/Baden · Konstruktionsänderungen vorbehalten