

Von Volker Koerdert

„Nicht zweimal wird die Jugend uns zuteil“
Theognis

Keiner nahm ihn zeitlebens so richtig ernst. Schon seine schwächliche Figur hinderte den Halbwüchsigen daran, als erwachsen zu gelten. Ganz zu schweigen von den Kinderkrankheiten, die seine Konstitution ständig plagten. Wären seine Muskeln nicht gewesen – jedermann hätte ihn belächelt. Doch gerade die stempelten den Kleinen zum Kraftprotz. Er wies gar manch größeres Kaliber in die Schranken, und kam ihm mal ein Übermächtiger zu nahe, lief er ihm einfach davon. Sie nannten ihn NSU TT.

Lange bevor GTI oder GSI als Hieroglyphe für bizepsgestählte Leistungen bekannt wurden, prangte in den 60er Jahren solch Chromzierat wie TS oder S an Bug, Flanken und Heck der schnellen automobilen Biedermänner. Im Falle des NSU Prinz hieß es TT und später auch TTS. I wie Injection oder E wie Einspritzung waren damals nur für Luxuskarossen reserviert. Die kleineren Flitzer saugten noch geräuschvoll, meist über Doppelvergaser, das Gemisch an.

Auch der TT war alles andere als ein Leisetreter. Der orange-farbene NSU 1200 TT, Baujahr 1972, den mot zur Auffrischung alter Fahrindrücke noch einmal



NSU
1200 TT



WIE DIE FEUERWEHR

Publicatie 20-07-2026 / <https://www.nsu4.nl> / Hans Homburg

182 mot-Service-Magazin

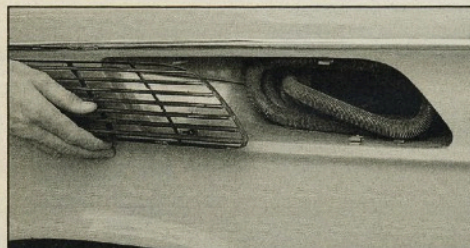
23/1987

mot-Service-Magazin 183

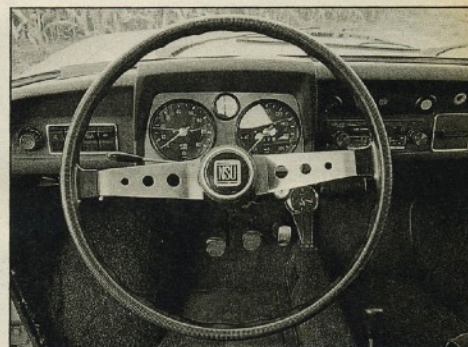
fuhr, bewies dem Autor offensichtlich nur allzuerne, welche kräftige Töne er von sich geben kann.

Überhaupt stellt der Winzling die menschlichen Sinne auf eine harte Probe. Die sportlich-sachlichen Rundinstrumente spiegeln muster- gütig die Mode des Fahrers wider, zum Ärger der Augen, die sich ob der Reizüberflutung irritiert davon abwenden wollen. Doch intensives Armaturenstudium ist beim Hochdrehen des Motors für diesen lebensnotwendig, denn der Drehzahlmesser besitzt keinen roten Bereich, und ab 5500/min wird's kritisch.

Dagegen versuchen die Pupillen bei naßkalter Witterung verzweifelt, die Waschküche in Form der beschlagenen Scheiben zu



Charakteristische NSU TT-Merkmale:
Umlaufende Sicke und Doppelscheinwerfer (oben).
Ölkühler in der linken Heckseite (links).
Sachliche, aber nicht blendfreie Rundinstrumente (unten).



durchdringen – unnützen Ballast, etwa ein Gebläse, schleppt das Leichtgewicht nicht mit sich herum.

Im Rückspiegel stellt man nach einer Weile in Höhe des Hecks bedeutungsschwere Rauchsignale fest – auch eine Art, den Ölverbrauch anzuzeigen. Doch derart profane Dinge sind zu vernachlässigen, denn ein geflügeltes Wort unter TT-Fahrern lautet: „Ein TT ohne blauen Dunst ist kein richtiger TT.“

Währenddessen atmet die Nase unablässig die benzinschwängerte Luft der Fahrgastzelle ein. Besonders bei heißem Wetter sollte man den TT nie volltanken – denn in Ermangelung einer Tank-

entlüftung könnte dies explosive Folgen haben.

Bei Seitenwind sind blitzartige Lenkkorrekturen erforderlich, ansonsten benötigt man anstelle des Führerscheins eher einen Flugschein. Windböen jeglicher Art betrachten den 675 kg leichten Prinzensproß als willkommenen Spielball. Keinen Zweifel über den jeweiligen Straßenzustand läßt die harte Dämpfung aufkommen. Allerdings ermöglicht gerade sie schnelle Kurvenumrundungen, denn die Karosserie neigt sich kaum zur Seite, und die Räder halten unerschütterlich Bodenkontakt. Allein die Sitze könnten besseren Seitenhalt gewähren. Der

NSU TT erzielt hohe Kurvengeschwindigkeiten und bleibt dabei lange Zeit neutral. Ein Grund hierfür ist sicher der quer statt längs eingebaute Heckmotor. Auch bei Drifts zeigt sich das Auto jederzeit beherrschbar.

Diese Eigenschaften stempelten den Prinz-Abkömmling zum König der Rundstrecken- und Bergrennen, denn er war

mit einfacher Mechanik ausgestattet und leicht zu tunen, außerdem dank seinem günstigen Preis erschwinglich für junge Leute. Er war der heiße Ofen der Jugend – für Spritztouren und Strandfeten.

Doch der TT wollte gepflegt und sensibel behandelt werden. Er war ein Sprinter, aber kein Marathonläufer. Verlangte man ihm zuviel ab,

NSU 1200 TT

DATEN UND MESSWERTE

● **Motor:** Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 75 x 66,6 mm, Hubraum 1177 cm³, Verdichtung 9,2:1, Leistung 65 PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 90 Nm bei 2500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500/min) 12,2 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Luftkühlung, Druckumlaufschmierung, 2 Solex-Fallstromvergaser 34 PCI, mechanische Benzinpumpe, Tankinhalt 37 Liter, Batterie 12 V 32 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 490 Watt.

● **Kraftübertragung:** Einscheibenrockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Knüppelschaltung, Übersetzungen: I. 3,56, II. 2,26, III. 1,53, IV. 1,0, R. 4,87, Antrieb auf die Hinterräder, Übersetzung 3,53.

● **Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Querstabi-

lisor, hinten Einzelaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Felgen 4 J x 13 oder 4 1/2 J x 13 mit Gürtelreifen 135 SR 13, wahlweise Felgen 4 x 12 oder 4 1/2 x 12 mit Gürtelreifen 145 SR 12.

● **Abmessungen und Gewichte:** Radstand 2250 mm, Spur vorn/hinten 1256/1248 mm, Länge/Breite/Höhe 3793/1490/1364 mm, Leergewicht 675 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1060 kg.

● **Fahrleistungen:** 0 bis 60 5,2 s
0 bis 80 8,6 s
0 bis 100 13,5 s
0 bis 120 21,1 s
0 bis 140 39,2 s
1 km mit stehendem Start . 35,1 s
Höchstgeschwind. 151 km/h

● **Verbrauch:** 8,5 bis 12,5 Liter/100 km Superkraftstoff.
● **Preis:** 6 250 DM (1967), 6 940 DM (1972).

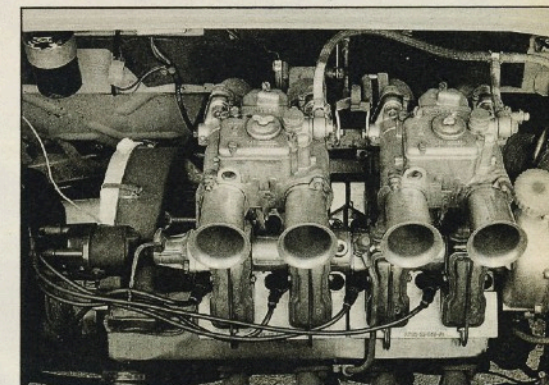
Kräftiger Motor, hier mit zwei Weber-Doppelvergäsern und offenen Ansaugtrichtern bestückt (serienmäßig zwei Solex-Vergaser 34 PCI). TT-Flagge und Einzelrückleuchten zieren das Heck.

wurde ihm schnell heiß. Thermikprobleme schufen oft Öltemperaturen von über 130 Grad, trotz seitlichem Ölkühler, der hinter einem Ziergitter im Kühlluft-Ansaugkanal installiert ist. Ausgedehnte Vollgasfahrten führten meist zum Kollaps. Zur besseren Kühlung des Motors hatten Kenner meist die Haube leicht hochgestellt.

Aber der NSU TT lief nicht nur wie die Feuerwehr, er wußte einem auch gehörig einzuheizen: Zum einen kann-

te sich die Messinghülse, auf die der Benzin Schlauch gesteckt wurde, samt diesem aus der aluminiumlegierten Vergaserwand lösen, da Messing und Aluminium eine unterschiedliche Wärmeausdehnung besitzen. Das Benzin floß weiter – auf den heißen Motor. Zum anderen wurden die Leitungen des Ölkühlers häufig porös. Ein flammendes Inferno war die Folge.

Die sportlichen NSU-Renner gab es in drei Versionen. 1965 lief der Prinz 1000 TT mit



55 PS als leistungsgesteigerte Ausführung des NSU Prinz 1000 vom Band. 1967 erschien der 1200 TT mit 65 PS. Die Bezeichnung Prinz blieb bei ihm auf der Strecke. Im selben Jahr präsentierte die Firma noch den TTS mit 70 PS und 1000 cm³ Hubraum. Das Auto war in erster Linie für Wettbewerbszwecke in der 1 Liter-Klasse gedacht.

Seit Jahren baut das 1873 als „Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik“ gegründete Unternehmen keine eigenen Modelle mehr. Nach 1955 war es der größte Motorradhersteller der Welt, doch dann verhinderten weder das Kleinwagenprogramm noch der avantgardistische RO 80 den Niedergang der NSU-Werke.

1969 wurden sie unter der Schirmherrschaft von VW mit der Auto Union zur Audi NSU Auto Union zusammengeschlossen. □

Fotos: Teufel