

# Erster NSU-Vollkontakt

## Teil 2

Wie bereits in Teil 1 erwähnt, gab es an meiner Schule Schülerinnen und Schüler, die von familiärer Seite aus über ein beachtliches finanzielles back up verfügten, was sich in der Art ihrer Mobilität widerspiegelte. Von dem Alpina-Piloten hatte ich bereits berichtet, aber in meiner Klasse gab es noch so einen Kandidaten, und der war letztendlich an allem schuld. Das war ein ruhiger und zurückhaltender Typ, an dem der tägliche Schulstress abperlte wie Wasser an einer Plastiktischdecke. Er war stets gelassen und entspannt – heute würde man cool sagen – denn er steuerte unausweichlich auf einen Juniorchefposten in der elterlichen Firma zu. Das Abi war für ihn kein Muss, eher eine Art Option. Was ihn aber in meinen Augen höchst interessant machte - er fuhr einen targaroten 1200er NSU TT !

An der Stelle muss ich etwas in der Autohistorie der 60er und 70er Jahre stöbern. Im Jahr 1976 stellte VW den Golf I GTI auf die Räder. Zur damaligen Zeit das absolute must have für die Riege der jungen dynamischen Männer. 110 PS bei einem Leergewicht von 810 kg waren eine echte Ansage und die Folgejahre zeigten dann ja auch, dass VW damit eine automobiler Ölquelle angebohrt hatte. In kurzer Zeit sprach man nur noch von der sog. ‚GTI-Klasse‘ und VW wurde nicht müde, ständig seine Urheberschaft dafür zu reklamieren. Keine Frage, der GTI war ein ganz großer Wurf, aber in der Meinung vieler war VW nicht der Erfinder der giftigen Straßenterrier in der unteren Mittelklasse. Da tummelten sich schon ein paar andere Exoten wie z.B. der Mini Cooper S, der Fiat Abarth 850 oder der Sunbeam Imp Sport. Und in Deutschland tauchte knappe 10 Jahre vor dem GTI bereits eine kleine heiße Rakete auf, die der Wunschtraum vieler Jungs mit Benzin im Blut war – der 1200er NSU TT. Wenn man sich heute die Leistungsdaten ansieht, muss man schmunzeln und kann über den aktuellen PS-Overkill nur noch den Kopf schütteln. Wer sich heute mit weniger als 150 PS auf die Straße traut, gilt ja bereits als Wanderbaustelle. Aber zur damaligen Zeit waren 65 PS ab Werk (okay, bei vielen Schraubern blieb es nicht dabei) eine recht stramme Motorisierung, denn es galt, lediglich 685 kg in Schwung zu bringen. Und das war für den TT keine echte Herausforderung. Der neue Golf VIII liegt je nach Typ und Ausstattung zwischen 1255 – 1624 kg. Noch Fragen?

Und an dieser Stelle gleich noch ein kleiner NSU-Wissenseinschub. Willi Bergmeister vom gleichnamigen VAG Autohaus war in den 70er Jahren ein ganz wilder NSU - Tiefflieger und dominierte mit seinem orangefarbenen TT die Rundstrecken- und Bergrennen fast nach Belieben. Und wer machte bei ihm in den 80er Jahren seine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker? Wir wissen es alle – Michael Schumacher. Okay, dann wäre das auch geklärt. Zurück zum targaroten TT dieses coolen Typs in meiner Klasse.

Dieser TT ließ mich nicht mehr los. Fast jeden Tag strich ich um diese rote Heckschleuder wie ein Fuchs um den Hühnerstall. Selbst im Stand verströmte das Ding eine enorme Dynamik. Vorne die aggressiven Doppelscheinwerfer und der zusätzliche Ölkühler unter der Stoßstange. Hinten war natürlich die Motorhaube (Heckmotor) leicht aufgestellt. Das war unter den echten TT-Tretern natürlich Kult, damit er bei strammer Fahrweise nicht zu heiß wird. Später haben NSU-Ingenieure

durch umfangreiche Tests mal herausgefunden, dass das gar nichts bringt. Aber das wollte natürlich keiner hören, weil es einfach so rattenscharf aussah. Ohne aufgestellte Motorhaube auf die Straße – ein absolutes no go! Durch den 10 cm-Spalt konnte man unter den Blechdeckel spechten und blickte direkt den vier Ansaugtrichtern der 40er Weber Doppelvergaser in die Augen. Um sich ordentlich Gehör zu verschaffen, fuhren die hard-core-TTler natürlich meist ohne Luftfilter. Und dabei roch man auch den ‚Motorenschweiß‘ – diese herrliche Melange aus Benzin- und Öldunst. Dagegen sondert doch heute ein Tesla eine Duftnote ab wie eine trockene Steckdose.

Die Seitenscheiben waren auch meist verschmiert vom Nasedagegendrücken. Das war aber auch eine Wucht, was sich da dem Betrachter bot: Das erste, was ins Auge fiel war gar nicht da – die Rückbank! Logisch – drückt nur aufs Leistungsgewicht und wegen der Querstreben des Überrollbügels hätte hinten sowieso keiner sitzen können. Vorne knackige Recaro Schalensitze mit 4-Punkt-Gurten, kleines Sportlenkrad und natürlich der obligatorische Feuerlöscher. So eine griffbereite rote Flasche war ein absolutes Muss. Denn selbst NSU-Laien protzten gerne mit dieser Katastrophen-Info, wenn sie nur TT hörten: „Ei die sinn doch alls abgefackelt !?“ Manche bezeichneten das Auto deshalb auch gerne als ‚Luftgekühltes Feuerzeug‘. Okay, lassen wir den 4rädriegen Brandherd erstmal so stehen – eigene Erfahrungen damit kommen in einem späteren Teil.

Also für mich war damals dieser rote TT einfach das Nonplusultra und alle meine Gedanken umkreisten diesen Renner. Das waren mental recht harte Zeiten für mein Fahrrad.

Was dieser NSU-Typ in den Augen der Schülerinnen (also der Typ selbst) und der Schüler (das Auto, logisch) außerdem zum Hero machten, war die coole Art, wenn er morgens auf dem Schulparkplatz ganz lässig zwischen den blutarmen Paukerkisten einparkte. Links ein beigefarbener Ford 12 m (Deutsch und Gemeinschaftskunde) und rechts ein hellgrüner Opel Rekord (Bio und Englisch). Und wenn er dann vor dem Aussteigen nochmal kurz den Sportauspuff durchblies, dann war er für uns ein echter Outlaw gegenüber den pädagogischen Leisetretern.

Aber wie das im Leben oft so läuft – nie sind alle positiven Aspekte in einem Punkt bzw. auf einen Zeitgenossen konzentriert. Der Klassenkollege fuhr mit seinem roten Racer zwar in einer eigenen Liga, aber im schulischen Alltag bewegte er sich speziell in Mathe auf ganz hauchdünnem Eis. Seine berufliche Zukunft war zwar bereits daunenweich abgefedert, aber mit einem stabilen Mathe-4er (die 2 des kleinen Mannes !) wollte er doch den Abi-Zieldurchlauf etwas aufhübschen.

Und damit kam ich ins Spiel. Ich besaß zwar nur diese muskelbetriebene Gehhilfe mit Kettenantrieb, aber ich hatte richtig dicke Ahnung in Mathe. Und daraus ergab sich eine für beide Seiten fruchtbare Zusammenarbeit, so eine Art Schulsymbiose.

Durch einen geschickten und kreativen ‚Wissenstransfer‘ während der Klassenarbeiten konnte er sich auch zum Erstaunen unseres Mathelehrers einen recht stabilen Listenplatz zwischen 3 - und 4+ sichern. Sein löchriges Mathewissen fiel im Mündlichen kaum auf, da er ohnehin nicht viel redete.

So, und jetzt lasse ich mal kurz mein kleines Latinum aufblitzen: Manus manum lavat (eine Hand wäscht die andere) – mit anderen Worten, als Dank für meinen Mathe-support nahm er mich gelegentlich in seinem TT mit.

Und das waren Erfahrungen, die man nicht mehr los wird, wie ein Kaugummi an der Schuhsohle. Beeindruckend war die Straßenlage. Dank eines Koni-Sportfahrwerkes klebte der Rote förmlich am Straßenbelag, wobei Federungskomfort im Lastenheft deutlich weiter hinten stand. Mit dem TT konnte man nahezu rechtwinklig um die Ecken fahren, das war go-cart-feeling pur. Bei 1200 cm<sup>3</sup> kann man natürlich keine Drehmomentlawinen losstreten, Leistung ging nur über die Drehzahl, also schalten, schalten, schalten....da war so richtig Stimmung in Cockpit. Das Ganze wurde noch extrem akustisch untermalt, denn zwischen Motor und Innenraum befand sich lediglich 1 mm Blech. Man saß also mitten im Lärm.

Nach dem Aussteigen war ich immer total ergriffen und freute mich im Gegensatz zu ihm auf die nächste Mathearbeit, denn eine Hand...u.s.w.

Und dann kam der Tag, an dem sich der TT-Virus unverrückbar in den entscheidenden Gehirnwindungen einnistete. Der auch sonst recht wortkarge Typ sprach einen Satz aus, der nur aus einem Wort bestand:

„Willstnauchmafaahn?“

Wie's weitergeht steht in Teil 3