

Motor Klassik

Kaufen Restaurieren Fahren Genießen

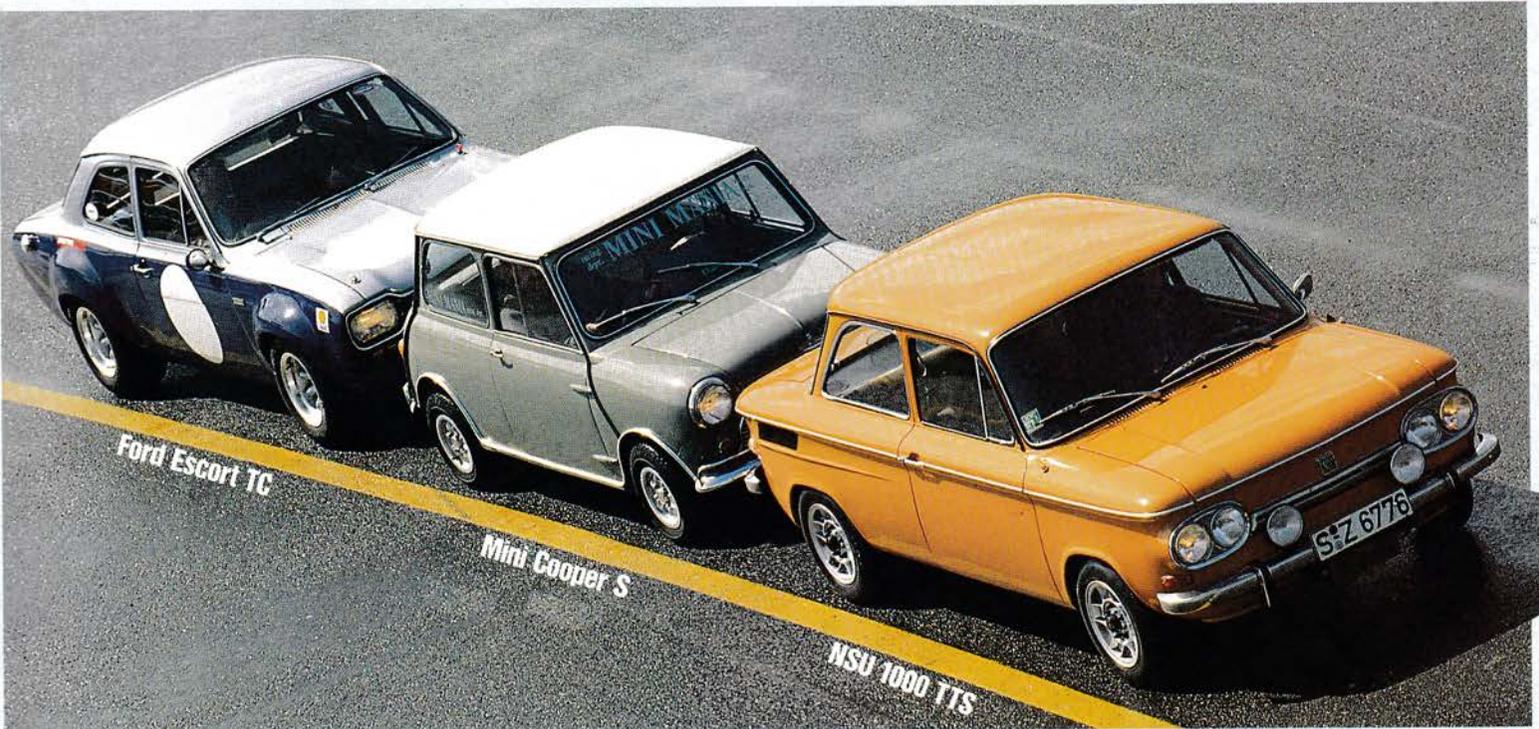
Heft 7 Juli 1992 DM 7,-

Österreich ös 59,-, Schweiz sfr 7,-, Niederlande hfl 8.50,
Dänemark dkr 38,-, Finnland fmk 25.50,
Schweden skr 35,-, Italien Lit 7400,-, Spanien Ptas 650,-.

STORIES FÜR AKTIVE

Gut gefahren?
**Im Mini-Cockpit bei
der Bavaria Rallye**

Jetzt kaufen?
**Maserati, Lagonda,
Lotus im Preisspiegel**



Ford Escort TC

Mini Cooper S

NSU 1000 TTS

FASZINATION: DREI HEISSE NUMMERN IM MOTODROM

• Ford • Mini • NSU



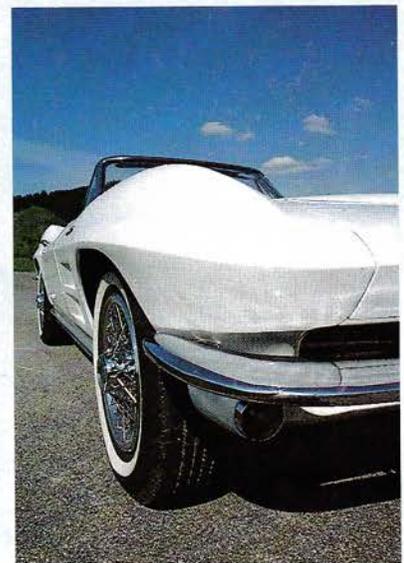
AKTION MIT RABATT

**Jan Wellem-Pokal am
Nürburgring – Gutschein
in dieser Ausgabe**

PRAXIS FÜR AMI-FANS



**Kaufberatung:
Macho mit
Schwächen?**



Die eilige Dreifaltigkeit

Schnell, grell und laut – so präsentierten sich die Ahnen des VW Golf GTI, die automobilen **Sportler der 60er Jahre**. *Motor Klassik* lud drei Kandidaten, die allesamt weitaus mehr können als bloß rasen, zu einem **Vergleich** ins Hockenheim Motodrom. ▷

Ein Bericht von Ulrich Bethscheider-Kieser mit Fotos von H. D. Seufert und Hermann Ries.







Wenn heute die Rennteams aktueller Motorsport-Serien nach Hockenheim oder zum Nürburgring kommen, dann haben vor allem die Lkw-Fahrer Hochkonjunktur: In bunten Sattelzügen, die jeglichen Blick ins Innere verwehren, bringen sie die modernen Renngeräte gut behütet zur Rennstrecke.

Solchen Aufwand betrieb vor 20 oder 30 Jahren kaum jemand. Da war es, auch bei Werksteams, durchaus üblich, auf eigener Achse zum Wettbewerb anzureisen: Am Wochenende wandelte sich ein Auto vom Transport- und Reise-mobil zum Bestzeiten-jagenden Rennge-rät und danach wieder zum Dienstfahr-zeug für die Heimreise. Der Fahrer

schraubte vor dem Start vielleicht gerade mal die Kennzeichen vom Auto, heftete Klebeband über die Scheinwerfer und montierte Rennreifen – um sogleich auf Bestzeiten-Hatz zu gehen.

Daß dies relativ einfach war, ist dem damaligen Stand der Technik zu verdanken. Erfolgversprechende Rennwagen erhielten noch keine aufwendige, überempfindliche und alltags-untaugliche Aufrüstung, die Kluft zwischen Serien- und Rennwagen ließ sich noch mit bloßem Auge überblicken. Und: Die Hersteller machten es den ambitionier-ten Herren Fahrern leicht, denn sie prä-sentierten in ihrer Angebotspalette Mo-delle, die sich als ebenso rundstrecken-wie alltagstauglich erwiesen.

Grell lackiert, laut und Rallyestrei-fen-dekoriert sorgten die kleinen Raser auf den Landstraßen für buntes Treiben – und vermittelten all jenen, die sich am Wochenende nicht den Schutzhelm über den Kopf streifen durften, einen kräfti-gen Hauch von der großen, weiten Renn-Welt.

Die aktuellen Rennstrecken müssen Jahr für Jahr Modernisierungsarbeiten über sich ergehen lassen, um stets aufs Neue den Sicherheitsstandards zu genü-gen. Die kleinen Raser, die an einem regnerischen Maitag ins Fahrerlager des Hockheimer Motodroms einbogen, drehten die Uhr jedoch zurück in jene Zeit, als ein Renntransporter noch Lu-xus war.



Drei Renner, drei Konzepte: Im Ford Escort TC treibt ein vorn eingebauter Lotus-Motor die Hinterräder an, im NSU TTS sorgt ein quer eingebauter und luftgekühlter Heckmotor an den Hinterrädern für Vortrieb, und im Mini läßt der ebenfalls quer eingebaute Frontmotor die Vorderräder drehen. Beim Einsatz auf der Rennstrecke sind sie sich ähnlich – alle drei sind schnell.



Und sie reisten so an, wie es sich gehört: Der Mini Cooper S des Baujahrs 1963 rollte auf seinen kleinen Zehn-Zoll-Rädchen aus Oldenburg zum *Motor Klassik*-Vergleich vor, während der NSU TTS des Jahres 1971 seinen luftgekühlten Motor auf der Autobahn Stuttgart-Hockenheim kreischen ließ. Lediglich der Ford Escort Twin Cam, als Modell des Jahres 1968 einer der ersten seiner Art, reiste auf dem Trailer an – das aber mit Recht: Der Brite mit dem in Deutschland so berühmten Gesicht (siehe dazu auch Kasten Seite 17) kam im originalen Renn-Outfit, denn er durfte bereits in seinen Jugendtagen im offiziellen Ford-Auftrag rennen. Und einige Profi-Rennfahrer

konnten schon damals auf die tragenden Fähigkeiten eines offenen Anhängers zählen.

Zu den ganz Wilden im Feld der Straßenfeger zählte ein zumeist grellorange lackierter Rennzweig: der NSU TTS. Vom Ursprung eher ein braver Personenbeförderungs-Michel, avancierte er im Laufe seiner Jahre zum heißen Ofen. Viel leichter konnten es junge Rennfahrer und solche, die es werden wollten, nicht haben: Ab Werk bot der TTS 70 PS, die sich mit den knapp 690 Kilogramm Gewicht des Prinz-Ablegers kaum zu mühen brauchten.

Während hochgestellte Motorhauben, Überrollbügel und Kotflügelverbreiterungen rasch zu den äußerlichen

Identifikationsmerkmalen der NSU-Heizer wucherten, stellte sich der TTS des *Motor Klassik*-Vergleichs geradezu jungfräulich dar: die Motorhaube fest verschlossen, die Karosserieformen so, wie sie seinerzeit aus der Presse fielen, lediglich durch einen Satz Leichtmetallfelgen von ATS als dezentes Make-up geschmückt.

Solche Liebe zum Detail beruht auf Gegenseitigkeit. Eugen Heim, Besitzer des TTS, verbindet eine lange, tiefe Beziehung mit dem Auto aus Neckarsulm. 1971 kaufte er den Wagen fabrikenneu – und benutzt in seither, seit nunmehr 21 Jahren, als Alltagsauto. Tagtäglich bringt der kleine Flitzer seinen Besitzer zur Arbeit, selbst im Winter wurde dem



Zwerg rase: Der Mini Cooper S ist geringfügig schneller...



...als der NSU TTS im Serienstandard, derweil...



Lenk-Manöver: Ford Escort TC, NSU TTS und Mini Cooper S gehörten in den 60ern zu den Sportgeräten schlechthin. Sie tarnten sich im Kleid braver Großserien-Autos, boten jedoch ideale Voraussetzungen für den Einsatz auf der Rundstrecke.

**Beschleunigungswerte
Mini Cooper S**

20– 30 km/h	1,2 s
20– 50 km/h	3,5 s
20– 70 km/h	6,5 s
20–100 km/h	15,0 s

**Beschleunigungswerte
NSU TTS**

20– 30 km/h	1,9 s
20– 50 km/h	4,7 s
20– 70 km/h	6,9 s
20–100 km/h	14,7 s

**Beschleunigungswerte
Ford Escort TC**

20– 30 km/h	1,0 s
20– 50 km/h	2,5 s
20– 70 km/h	5,0 s
20–100 km/h	10,0 s

TTS keine Pause gönnt. Heims TTS muß für den Sonntagsausflug ebenso erhalten wie für den Lebensmitteleinkauf. Deutlicher kann Vielseitigkeit kaum sein: Die einen trieben den TTS mit geringen Modifikationen als Renn-Tiere über Rundkurse, dem anderen genügt der Zwerg als komodes und zivil bewegtes Alltagsauto.

Die Begeisterung für dieses Auto ist rasch nachvollziehbar. Da genügt es schon, auf dem Beifahrersitz Platz zu nehmen. Im Innenraum erlebt der Betrachter ein fast drollig anmutendes Durcheinander von primitiver Einfachheit der Ausstattung, einem Häppchen Sportlichkeit, wofür die schönen, schwarzgrundigen Instrumente zuständig sind, und gutbürgerlichem Designgeschmack aus den 70ern der Serien-Schonbezüge auf den Polstern.

Jenes Teil, das man gemeinhin als Gaspedal bezeichnet, sieht eher aus wie ein Ambos im Maßstab einer Puppenstube-Ausstattung. Alles andere als spielzeughaft sind jedoch die Reaktionen des TTS, wenn man auf den kleinen Ambos tritt. Der quer im Heck eingebaute Vierzylinder brummelt bei niedrigen Drehzahlen zunächst noch brav vor sich hin, doch bald weicht diese Zurückhaltung einem gereizten Fauchen. Da wird der Prinz zum Raubritter.

Von ganz anderer Natur gibt sich der zweite Kandidat des Treffens der kleinen Raser. Beim Mini Cooper ist so ziemlich alles anders: Der Motor sitzt vorn, ist wassergekühlt und treibt die kleinen Vorderräder an. Anstelle der kantigen und modisch am amerikanischen Vorbild (Chevrolet Corvair) orientierten Optik des TTS dominieren bei dem kurzen Briten runde, nüchterne und rein funktionelle Formen.

Allein der große Schriftzug auf dem kleinen Kofferraumdeckel „Mini Cooper S“ entlarvt ihn als schnellen Zeitgenossen. In der Ahnengalerie der Cooper-Modelle (siehe auch Kasten Seite 19) zählt diese graue Maus sogar zu den Schnellen: Unter der kurzen Motorhaube wartet die 1071 cm³ große Motorversion auf ihren Einsatz, die immerhin mit 70 PS die Zehnzoll-Räder zum Rotieren bringt.

Andreas Hohls, Besitzer des Coopers, ist besonders auf dieses Stück seiner Mini-Sammlung stolz: 1963 gebaut, zählt dieser Mini zu den ersten Cooper-Modellen, die noch ein zusätzliches S in der Bezeichnung erhielten. Insider bemerken, daß der Tank bei diesem Modell noch in der linken hinteren Ecke des Autos (ab 1966 im Cooper S beidseitig) sitzt. Üblich für die 60er-Jahre-Minis

Die Motor Klassik-Beschleunigungswerte wurden zur Schonung der Kupplungen mit fliegendem Start aus 20 km/h ermittelt. Fahrer war jeweils der Besitzer – Vergleichbarkeit deshalb unter Vorbehalt.



... der Ford Escort TC im Renntrimm wichtige Sekunden gewinnt.



Klaus Tweddell,
Ford Escort TC-Besitzer:

„Ich hoffe, daß die Baujahrs-
grenze im histo-
rischen Motorsport angeho-
ben wird, damit
ich mit meinem 1968er
Escort an klas-
sischen Tourenwagenrennen
teilnehmen kann.“

Bäumchen, wechsel dich: Der Ford Es-
cort TC taugte in den späten 60ern am
Wochenende zum Renneinsatz ebenso
wie zum sportlichen Alltagsauto.

Daten, Fakten, Quellen

Ford Escort Twin Cam

◆ **Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs über der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 82,55 x 77,75 mm, Hubraum 1558 cm³, Verdichtung 9,5:1, Leistung 106 PS bei 5750/min, max. Drehmoment 14,4 mkg bei 5000/min; fünffach gelagerte Kurbelwelle zwei obenliegende, durch Ketten angetriebene Nockenwellen; Gemischaufbereitung durch zwei Weber-Flachstrom-Doppelvergaser 40 DCOE.

◆ **Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 2,972; II. 2,01; III. 1,397; IV. 1,0.

◆ **Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie, vorn McPherson-Federbeine mit Querlenker und Querstabilisator, hinten Starrachse mit Längslenkern und Blattfedern; Zahnstangenlenkung; vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 235/60 (mit Kotflügelverbreiterung).

◆ **Maße/Gewicht:** Radstand/Länge 2400/3978 mm, Breite/Höhe 1570/1346 mm, 785 kg.

◆ **Fahrleistungen:*** Höchstgeschwindigkeit 180 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 10,1 s

◆ **Bauzeit:** 1968 bis 1971.

◆ **Stückzahl:** ca. 1100.

◆ **Der Club:**

● Ford Escort I-Register, Klaus Blasum, Kleinweg 10, 4700 Hamm 4.

◆ **Die Literatur:**

● Johannes Kuhny, Das Ford Escort-Buch, Podszun-Motorbücher;

● Lothar Boschen, Das große Buch der Ford-Typen, Motorbuch-Verlag.

◆ **Der Wagen:**

● Ford Escort Twin Cam, Baujahr 1968, Besitzer: Klaus Tweddell, Lippborg.

◆ **Die Preissituation:** In seiner Großserien-Ausführung steht der Escort I erst am Anfang einer Klassiker-Karriere. Gleichwohl gehören die Twin Cam-Versionen zu den gesuchten Raritäten. Das Mauerblümchen-Dasein des Escorts führt jedoch dazu, daß auch TC-Modelle kaum über 20000 Mark steigen.

*Werksangaben



Kleines Schild, große Wirkung: Anstelle des Escort-Großserienmotors arbeitet im TC ein Lotus-Doppelnockenwellen-Aggregat.



sind überdies die klassischen Schiebefenster und die Außenscharniere an den Türen, die erst ab 1970 durch moderne Innenscharniere ersetzt wurden.

Während der NSU mit seinen Doppelscheinwerfern und der grellen Lackfarbe kundtut, im Grunde seines Innenlebens kein allzu braver Geselle zu sein, übt sich der Austin Cooper S in britischem Understatement. Von außen betrachtet, geben bestenfalls die Leichtmetallräder einen Hinweis auf gestählte Bizeps, im Innenraum geht es dagegen völlig zivil – aber angenehm – zu.

Wer noch nie im Mini saß, glaubt erst beim Hineingleiten in die tiefen Sitze, wieviel Platz das 3,05 Meter lange

Kurz-Historie

Ford Escort TC

Das Ford-Mittelklassemodell der späten 60er Jahre sollte ursprünglich eine Gemeinschaftsaktion von Ford England und Ford Deutschland werden. Die Kölner verabschiedeten sich jedoch – vorläufig – aus dem Projekt, kaum daß es begonnen hatte. So entwickelten die Briten als Nachfolger des Ford Anglia ein neues Modell, welches erst ein Jahr vor Serienbeginn den Namen Escort erhielt.

Ende 1967 begann die Produktion des englischen Modells in Halewood, knapp ein Jahr später startete Ford Deutschland die Produktion im belgischen Genk. Die Kunden konnten zwischen 40, 45, 48, 52 oder 64 PS wählen. Schon im selben Jahr bereiten sich die Briten auf Sporteinsätze des Escorts vor und kreieren zunächst den Twin Cam mit Lotus-Motor und 1970 den RS 1600 mit 16-Ventil-BDA*-Motor. Deutsche Kunden bekommen erst 1973 ein sportliches Modell geboten: den RS 2000 mit 100 PS.

Autochen seinen Gästen bietet. Hier ist wirklich jeder Kubikzentimeter zwischen Fahrgastraum und Motorraum sinnvoll genutzt. Selbst das Armaturenbrett wölbt sich in der Mitte zum Motor hin, schafft somit zusätzlichen Raum und beherbergt überdies an genau dieser Stelle die oval gestaltete Instrumententafel. So kann zur Not jeder der Mitfahrer von seinem Platz aus problemlos die Geschwindigkeit, Wassertemperatur und den Benzinvorrat überprüfen.

Weitaus interessanter ist es jedoch, den Mini um Kurven oder Pylonen zu scheuchen. Da entwickelt der kleine

* BDA: belt-drive series A = Zahnriemenantrieb Serie A



Kräftig gestrippt präsentiert sich der TC-Escort. Alles ist original, so, wie in früheren Zeiten genannt wurde. Um die 235er Reifen unterzubringen, bedarf es dicker Pausbacken. Der Lotus-Motor zeugt auch äußerlich von seiner Potenz.





Als einer der ersten seiner Art gibt sich der Mini Cooper S durch den nur links sitzenden Tank, die kleinen Heckleuchten und die Schiebefenster zu erkennen.



Andreas Hohls,
Mini Cooper S-Besitzer:

„Der Mini ist für mich ein Motorrad mit vier Rädern. Er vermittelt dem Fahrer direkt das, was auf der Straße passiert.“

Daten, Fakten, Quellen

Mini Cooper S

◆ **Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer über der Vorderachse eingebaut, Bohrung x Hub 70,6 x 68,26 mm, Hubraum 1071 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 70 PS bei 6500/min, max. Drehmoment 62 lb ft bei 4500/min; seitliche Nockenwelle durch Kette angetrieben, hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; Gemischaufbereitung durch zwei SU-Vergaser HS 2.

◆ **Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, 1. Gang unsynchronisiert, Übersetzungen: I. 3,2, II 1,916, III. 1,357, IV. 1,0, R. 3,2, Achse 3,765.

◆ **Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie mit vorderem und hinterem Hilfsrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, untere Querlenker durch Diagonalstrebe abgestützt, hinten Einzelradaufhängung an gezogenen Längslenkern; vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen; Reifen 5.50-10.

◆ **Maße/Gewicht:** Radstand/Länge 2032/3048 mm, Breite/Höhe 1396/1333 mm, 652 kg.

◆ **Fahrleistungen:*** Höchstgeschwindigkeit 152 km/h, Beschleunigung 0-60 mph (96 km/h) 12,9 s.

◆ **Bauzeit:** 1963/1964.

◆ **Stückzahl:** 4016.

◆ **Der Club:**

● Mini-Register von Deutschland, Am Zollbaum 10, 2900 Oldenburg.

◆ **Die Literatur:**

● Johannes Hübner, Das große Mini-Buch, Heel-Verlag,

● Chris Harvey, Mighty Minis, Haynes Publications.

◆ **Der Wagen:**

● Mini Cooper S, Baujahr 1963, Besitzer: Andreas Hohls, Oldenburg.

◆ **Die Preissituation:** Auch beim Mini herrscht preislich eine tiefe Kluft zwischen den Großserien- und den sportlichen Modellen. Ein Cooper S dürfte in gutem Zustand kaum unter 20000 Mark zu haben sein, Spitzen-Exemplare können sogar die 30000 Mark-Schwelle überschreiten.

*Messung „Motor“ 1963



Trotz der drei Meter Außenlänge bietet der Mini viel Platz im Innern. Die Instrumente sitzen Mini-typisch in der Armaturenbrett-Mitte (rechts).



Mit den Bezeichnungen Austin Seven und Morris Mini Minor wurde der Mini berühmt, der Austin Cooper mit dem großen S verspricht besonders viel Leistung unter der kleinen Haube.



Vierzylinder ein sonores, aber verheißungsvolles Brummeln, das bei höheren Drehzahlen klingt, als wolle der Mini gerne mehr leisten – wenn er nur dürfte. Fleißig schiebt der Kleine in Kurven über die Vorderräder, beweist aber auch mit wieselflinken Reaktionen auf Lenkmännöver, daß er im Grunde genommen ein etwas zu groß geratener Kart-Renner ist.

Als krasser Kontrapunkt rollt der dritte Kandidat, der Ford Escort Twin Cam, zum Vergleich. Seine dicken Kotflügelverbreiterungen, der nur wenig schallgedämpfte Auspuff und der bis auf den Fahrersitz ausgeräumte Innenraum stempeln ihn zum vollblütigen Rennwagen. Dennoch hat er mit seinen Vergleichspartnern etwas gemein: Er stammt von einem Großserienmodell

Kurz-Historie

Mini-Cooper S

Die Ursprünge des rasenden Zwergs von der Britischen Insel gehen auf das Jahr 1959 zurück. Damals wurde das von Alec Issigonis konstruierte Mobil vorgestellt. Der Frontantrieb sowie der quer eingebaute Motor sorgten für geradezu üppige Platzverhältnisse. Den schon bald aufkommenden Wunsch nach mehr Leistung erfüllte John Cooper erstmals 1961, als er dem Mini zu 997 cm³ und 55 PS verhalf. 1963 mutierte das langhubig ausgelegte Triebwerk zum Kurzhuber, im selben Jahr entstand die erste Cooper S-Version mit 1071 cm³ und 70 PS. Nur ein Jahr später vergrößerte Cooper den Motor auf 1275 cm³ mit 76 PS. Zu den seltenen Cooper S-Versionen zählt die 1964/65 gebaute Variante mit 970 cm³ und 65 PS.

ab, das als familientaugliches Auto Karriere machte. In seiner Serienausführung, ohne Pausbacken an den Kotflügeln, war der rabiate TC vom biederen 40 PS-Escort kaum zu unterscheiden.

Sein kriegerisches Aussehen verdankt der Twin Cam-Escort von Klaus Tweddell tatsächlich der Geschichte: Dieser Ford wurde vom Werk für den Renneinsatz vorbereitet und startete in Deutschland. Tweddell fand den Wagen vor Jahren auf einem Kasernenhof.

Anstelle des Escort-Serienmotors arbeitet im TC ein modernes Sport-Triebwerk von Lotus. Der Doppelnockenwellen-Zweiventiler fand schon im Ford Cortina Verwendung und machte den Escort zum unschlagbaren Renner. ▷

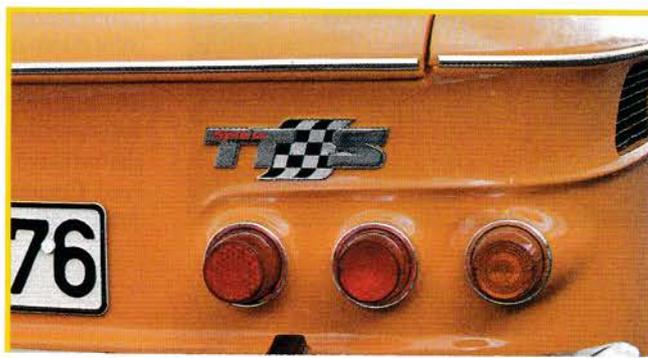


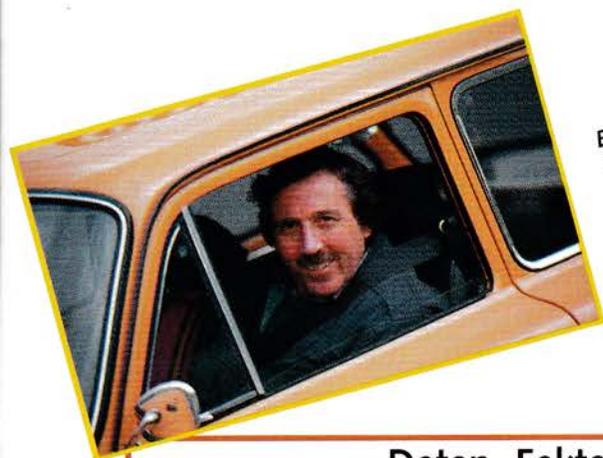
Ein Einkaufswagen, der auch rennen kann: Der NSU TTS macht aus seiner Sportlichkeit keinen Hehl. Doppelscheinwerfer, Ölkühler und Flaggen-Schmuck sind eindeutige Zeichen.



Der luftgekühlte Vierzylinder des NSU verschwindet fast gänzlich unter der dominanten Vergaser-Batterie, der Einliter-Motor entwickelt nervöse und laute 70 PS.

Es lebe der Sport: TT steht für Tourist Trophy und erinnert an die Motorrad-Geschichte von NSU, S steht für den Einsatzzweck – Sport.





Eugen Heim,
NSU TTS-Besitzer:

„Nach 21 Jahren hat man
sich aneinander ge-
wöhnt – außerdem macht
der TTS einfach Spaß.“

Daten, Fakten, Quellen

NSU TTS

◆ **Motor:** luftgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer über der Hinterachse eingebaut, Bohrung x Hub 69 x 66,6 mm, 996 cm³, Verdichtung 10,5:1, Leistung 70 PS bei 6150/min, max. Drehmoment 8,5 mkg bei 5500/min; fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende, durch Kette angetriebene Nockenwelle, hängende Ventile; Gemischaufbereitung durch zwei Solex-Horizontal-Doppelvergaser 40 PHH; Batterie 12 V 32 Ah.

◆ **Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 2,125, II. 1,172, III. 0,75, IV. 0,536, Achse 3,79.

◆ **Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung; vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen; Felgen 4,5 J x 12, Reifen 155 SR 12.

◆ **Maße/Gewicht:** Radstand/Länge 2250/3793 mm, Breite/Höhe 1490/1364 mm; 687 kg.

◆ **Fahrleistungen:*** Höchstgeschwindigkeit 163 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 11,8 s.

◆ **Bauzeit:** 1967 bis 1971.

◆ **Stückzahl:** 2402.

◆ **Der Club:**

● NSU IG Oberhausen/Bonn 2, Holtenauerstraße 72, 4200 Oberhausen 11.

◆ **Die Literatur:**

● Peter Schneider, NSU 1873-1984, Motorbuch-Verlag Stuttgart.

◆ **Der Wagen:**

● NSU TTS, Baujahr 1971, Besitzer: Eugen Heim, Stuttgart.

◆ **Die Preissituation:** Trotz bewegter Renngeschichte erfreuen sich die NSU nur eines begrenzten Liebhaberkreises. Wer sich einen rasenden Zwerg in TTS-Ausführung in die Garage stellen will, kann schon mit knapp 20000 Mark für ein gutes Exemplar kalkulieren – schwierig dürfte allerdings sein, einen originalen TTS ohne optisches Tuning zu finden.

*Meßwerte „auto motor und sport“

Schon aus der Sicht des Zuschauers gibt sich der TC als brüllender Bulle. Sitzt man jedoch erst einmal im nackten Innenraum, erlebt man die physikalische Bedeutung eines Resonanzraums. Mit scheinbar doppelter Lautstärke vibrieren Bodengruppe und Auspuff um die Wette, hier scheint keine Schraube länger als zehn Minuten ruhig an ihrem Platz zu bleiben. Geradezu drehzahlhungrig brüllt der Lotus-Motor immer lauter, Klaus Tweddell muß sich sputen, rechtzeitig den nächsten Gang im sauber zu schaltenden Getriebe zu finden.

Mit Renn-Ausstattung und kurzer Hinterachsübersetzung hebt sich der Escort TC deutlich von den Vergleichskandidaten ab. Das wird auch bei der Beschleunigungsmessung aus 20 km/h deut-

Kurz-Historie

NSU TTS

Der Urahn des NSU TTS war alles andere als sportlich: 1958 präsentierte der Neckarsulmer Hersteller den zweizylindrigen Prinz, dessen 27 PS bestenfalls für das bloße Vorankommen taugten. Der NSU 1000 entfernte sich 1964 mit der doppelten Zylinderzahl, obenliegender Nockenwelle und 40 PS deutlich von der Primitiv-Motorisierung der Twin-Vorgänger. Einen kräftigen Schritt in Richtung Sportlichkeit vermochte jedoch erst der 1000 TT ein Jahr später zu leisten, dessen 1085 cm³-Technik immerhin 55 PS leistete. 1967 ging es mit dem 1200 TT und 65 PS eine Stufe weiter – der TTS, der zwar wegen der Homologation in der Einliter-Klasse wieder mit weniger Hubraum, aber mehr Leistung antrat, markierte die Spitze.

Einfaches Interieur im TTS, die großen Rundinstrumente setzen die Sport-Philosophie fort.



lich. Dort verbucht der Ford powered by Lotus deutliche Vorteile. Dennoch sind die Zahlen nicht mit zeitgenössischen Meßwerten vergleichbar, denn 1992 werden klassischen Kandidaten behutsamer die Sporen gegeben. Da jeder Besitzer seinen Wagen selbst fuhr, können die Werte immerhin als realistisch betrachtet werden – so realistisch eben, wie der Klassik-Besitzer heute fährt.

Schließlich bleibt es jedem selbst überlassen, was er mit seinem klassischen Rennzweig anstellt. Eugen Heims TTS wird beispielsweise weiterhin die Pflichten der täglichen Fahrt zur Arbeit wahrnehmen – Klassik hin, Wertsteigerung her. ■