

## NSU Ramses

**Egyptian Automotive Company** war ein Hersteller von Automobilen aus Ägypten und fertigte aus NSU Komponenten ihre Fahrzeuge. Das private Unternehmen bestand von 1958 bis 1973.

An der Wüstenstraße 30 Kilometer von Kairo stand die private Automobilfabrik. In großen Kisten wurden die Fahrgestelle und die Motoren mit Getriebe angeliefert. Von 400 Fellachen wurde die Karosserie in Handarbeit gedengelt und gehämmert. Die Karosserie mit Pinsel lackiert und die Innenausstattung mit Faden/Nadel genäht.

Die ersten im Jahre 1961 produzierten Ramses-Typen vermochten freilich nicht einmal die in keiner Weise verwöhnten einheimischen Kunden begeistern. Damals ähnelte der Ramses eher einem Geländewagen für den Wüstenkrieg als seinem deutschen NSU -Vorbild. Die Räder waren zu klein, die Straßenlage war tückisch.

Die Produktion umfasst eine Limousine, einen Kleintransporter und ein Kabriolett.



Glücklicher operierte die Firma jedoch mit dem seit 1962 übernommenen Modell Prinz 4. Ihre Fellachen, unter denen sich kaum 20 ausgebildete Automechaniker und Ingenieure finden, lernten Künste und Kniffe des Karosseriebaus immer besser beherrschen. Obwohl sie den größten Teil der Karosserie in stundenlanger Arbeit von Hand formen müssen, war der Ramses vom Neckarsulmer Original äußerlich bald kaum noch zu unterscheiden.



Sozialist Nasser, Ägyptens Staatschef, unterstützte die privaten Ramses-Produzenten überhaupt nicht, er bereitete der Firma noch Schwierigkeiten in dem er die Frachtgüter von NSU beim Zoll zurückhielt.

NSU lieferte nur gegen Vorauszahlung, so kam es auch zu Produktionsausfällen. Die Fellachen fertigten in dieser Zeit Korbsessel oder es wurden uralte Wartburg-Laster repariert.

Während die Kapazität in den Jahren 1963 bis 1968 jährlich 400 Einheiten nicht überschritten hat, wurden 1969 schon 1027 Ramses gehämmert. Bis 1972 erhofft man sich, eine Jahresfertigung von 5000 Einheiten zu bekommen, die sollte mit einer kleinen Blechpresse aus England erreicht werden. Zu dieser Lieferung kam es aber nicht, daher stellte die **Egyptian Automotive Company** die Produktion 1973 ein.

R.S. 20.02.2020

**Herr Dr. Norbert Mylius hat der VOZ Redaktion den folgenden Ausschnitt aus seinem Buch als Ergänzung übermittelt.**

Zur Vorgeschichte der „*NSU Ramses Egyptian Automotive Company*“ habe ich 2000, in meinem RRR-Buch Bd. II auszugsweise folgendes geschrieben:

Raymond Flower hat's bei der britischen Army bis zum Captain gebracht, ist nach dem Krieg in Ägypten hängen geblieben und verbringt dort seinen Ruhestand als Schriftsteller und Rennfahrer mit einer eigenen kleinen Sportwagenschmiede. Gordon Bedson ist Designer und wie viele andere auch angetan von dem neuen glasfaserverstärkten Polyesterkunststoff, seiner Formbarkeit, Festigkeit und seinem Gewicht.

**1956** machen die beiden zum ersten Mal gemeinsam von sich reden, mit einem kleinen, rundlichen Auto namens **Phoenix Frisky**.

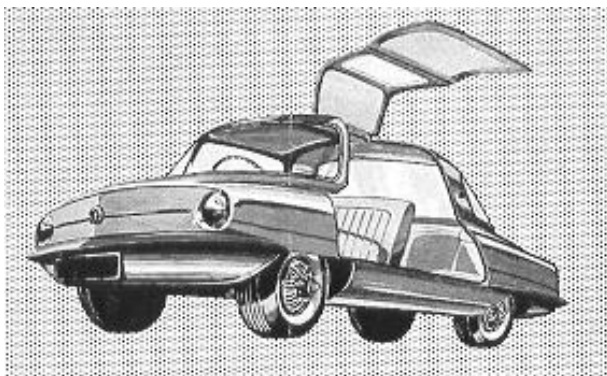


Es hat wie der Mercedes Flügeltüren und wie die seit drei Jahren so erfolgreiche Isetta, vier Räder, die hinten enger beisammenstehen als vorn. .-.-

Die Bubblegum-gestylte Karosserie reißt niemand vom Hocker. Trotz GFK, dem glasfaserverstärkten Kunststoff. Also nützt Captain Flower alte Beziehungen nach Italien, unterbreitet seine Probleme mit dem Bodywork Giovanni Michelotti, dem Stardesigner in Turin, und der entwirft noch im selben Jahr eine der schönsten Rollermobilkarosserien, die je erzeugt werden sollten. Mit kurzer Schnauze, großer Panorama- und identischer Heckscheibe und nahe der Dachmitte angeschlagenen Flügeltüren. Weil sich mit ihnen auch die recht niedrig geratene Dachkante mit hob, konnte man einigermaßen kommod aus- und einsteigen.

Auf knapp 3 m Länge bietet sie Platz für 2 Erwachsene und 1 Kind vorn und 2 Kindern dahinter.

Alfredo Vignale & Co. in Turin karosziert Michelottis Entwurf und setzt ihn auf das Phoenix-Chassis. Im Frühjahr **1957** präsentiert die Henry Meadows Ltd., Wolverhampton, dieses Fahrzeug auf dem Automobilsalon in Genf. Als *Meadows **Frisky, designed by Giovanni Michelotti in association with Carozzeria Vignale of Turin.***



Der auch **Baby Saloon Car** genannte Kleinwagen erregt entsprechendes Aufsehen, worauf Meadows, prompt verlautbaren lässt, *dass schon ab Juni nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, nur 100 Wagen pro Woche produziert werden würden, sondern dass man gleich mit einem Ausstoß von 200 Einheiten beginnen würde...-.-. -*

Hinter diesem Kleinwagenprojekt stehen Captain Flower und Gordon Bedson, die Proponenten des alten Phoenix Frisky. Während Flower die Voraussetzungen für eine Serienproduktion schafft, unterwirft Bedson den Michelotti-Prototyp noch einigen, vom Rotstift her diktierten Modifikationen.

Flügeltürer benötigen nämlich eine besonders steife, in Glasfaser besonders teure Karosserie. Reichen doch die Rahmen für Flügeltüren weit ins Autodach hinein. Täten sie dies nicht, würden aus bequem durchsteigbaren Einstiegluken mit Flügeltüren Einkriechlöcher, die dann mit normalen Autotüren billig verschließbar sind. Einkriechlöcher wie sie Cabrios bei geschlossenem Verdeck haben.

Menschen sollen ihr Auto aufrechten Gangs besteigen können, meint Rationalisierer Gordon Bedson und lässt Michelottis Dach einfach weg. .-.-.-



**1958** beginnt bei Meadows die Produktion der Frisky Saloon Convertibles, und zwar unter Frisky Cars Ltd., einer neugegründeten Tochter. Geschäftsführer ist Captain Raymond Flower, Gordon Bedson geht nach Australien und entwickelt dort den Frisky Sprint zum „Zetasports“ mit Motor vom FMR Tg 500, dem Tigermotor.

-.-. - Ende 1958 bringt Captain Raymond Flower wieder das geschlossene Frisky **Sports Coupé** heraus.



Auf Basis des Frisky Saloon Convertible + Dach vom Baby Saloon Car, dem alten Michelotti-Entwurf, nur ohne Flügeltüren und mit ganz normalen Autotüren.

Sein Merkmal ist der zu niedrig geratene Türausschnitt, der erwachsenen Menschen das Einsteigen zwischen zu hohem Türstapel und zu niedriger Dachkante erschwert. .-.-.-

Bis 1964 sollen davon 2.000 Stück produziert werden; mir 3 und 4 Rädern. .-.-.-

**1959** taucht der Frisky wieder in Ägypten auf. Er wird als Meadows Frisky Sports Coupé in den **Ramses Car Works** in der Nähe der Pyramiden von Gizeh gefertigt. In Lizenz und etwas modifiziert, doch nach wie vor mit dem 324 cm Villiers Motor. Gamal Abd el Nassr, der damalige Präsident Ägyptens, fuhr den Prototyp persönlich Probe und ließ das Frisky Sports Coupé dann als „Ramses“, als erstes, serienmäßig in Ägypten gefertigtes Auto, feierlich vom Fließband rollen.

1960 beenden die Ramses Car Works ihre Kooperation mit Frisky Cars Ltd. und ersetzen sie durch eine mit NSU. Die NSU-Ramses sind die Bekannteren geworden: zuerst dem Jeep, später dem Prinz 4 ähnliche Vehikel. Bereits 1961 sollen mehr als 2.000 gefertigt worden sein.

Wie viel Ramses-Friskys erzeugt wurden, ist ungeklärt.

Soweit die Vorgeschichte der ***NSU Ramses Egyptian Automotive Company***.

NG Mylius, 2020