

NSU 1200 C

Paprika v motorju

Tom Pleterski

Cena: 6434 mark (vključene vse datjave)
Za dinarje trenutno ni naprodaj
Zavarovanje:
jamstvo: 300 din
kasko brez franšize: 1.225 din
Cestnina: 120 din
Zastopnik tovarne: »Interkomerc«, Ljubljana, Titova 48

Tovarna v Nee Karsulmu je leta 1965 spoznala, da z modelom NSU 1000 težko sledi večjim zahtovam kupcev, ki žele avtomobil spodnjega, srednjega razreda. Model 1000 je sicer skladno grajen in tudi sodobne tehnike mu ne manjka, vendar za doben prestop v srednji razred je rabil večji priljubljenik. Tako je tovarna začela iz-

delovati s tip 110«. Za povsem nov model ni bilo časa, tovarniških zmogljivosti in denarja. Tako so tehniki NSU 110 razvili iz modela »1000« predvsem s podaljšanjem nosu, kjer so našli dovolj prostora za priljago. Novo vozilo je dobilo 1100 kubični motor s 52 KM; no tudi tega so razvili iz motorja NSU 1000.

Ze leta 1966 so kupci lahko po želji dobili NSU 110 S s 1200 kubičnim motorjem in 60 KM (DIN) ali 110 SC s 1200 kubičnim motorjem in bolj bogato opremo, imela nato pa še 110 C z boljšo opremo in 1200 kubičnim motorjem, toda le »55 KM zato pač, da je avto padel v cenejši zavarovalni razred (v Nemčiji). Končno se je tovarna odločila, da napravi konec zmehnjavi motorjev in oprem in od jeseni 1967 NSU 110 ugrajevati le 1200-kubični motor s 55 KM in sicer v dveh izvedbah kar zadeva opremo. Zato se avto tudi imenuje NSU 1200, oziroma »1200 C«.

Tovarna Pretis v Vogosčji je pri svoji montaži avtomobilov NSU sledila matični to-



varni in prevzela najnovejši model. Odličitev Pretisa, da montira le 1200 C, je nedvomno pravilna, ker je oprema vredna veliko več, kot je avto zaradi tega dražji. Za orientacijo omenjam, da je razlika med skromnim in bogatim modelom v Nemčiji 300 mark. Za ta denar pa dobi kipe gumijaste rosete na odbijačih, uro, polico pod armaturno ploščo, pokrov priljajnika za sedeži, ključavnico na desnih vratih, držalo pred sopotnikovim sedežem, žepe na vratih, več prostora za kolence na zadnjih sedežih (zaradi poglobljenih sten, v katerih sta tudi zadaj prostora za drobnjarije) pa še drugo hitrost brisalnikov. NSU 1200 C je tudi na oko občutno lepši od cenejšega modela. Torej se niti največjim skopuhom ni treba razburjati, da pri nas ne morejo prihraniti denarja za »Ce...

Lepoto so žrtvovali prostornosti

Zunanost NSU 1200 malokog navdušuje. Za 42 cm podaljšani nos je podri geometrijsko skladnost modela »1000«, čeprav je tovarna podaljšala tudi medosno razdaljo za 19 centimetrov; široka, kromasta ma-



ška na nosu sicer dobro varuje lak, vozilu pa ni v okras; za nameček je vzmetenje prednjih koles prirejeno za večje obremenitve prtljajnika in nos, posebno pri praznem vozilu, štrli navzgor. Če se je zaradi lepotnih neskladnosti prišlo vozila več imen kot sperlinike, ali skopalna kad na kolesih, je pa po drugi strani zato dobilo velik prtljajnik s prostornino 490 litrov! Čeprav je dno prtljajnika posvečno, je odveč bojazan, ki je pri vozilih z motorjem v zadku sicer pogostna, da bo zmanjkalo prostora za prtljago. Za manjše predmete je na voljo še 50 litrov za zadnjimi sedeži, za drobnejša pa je dovolj prostora v zepih na prednjih vratih, po vdolbinah ob zadnjih sedežih, v predalu na armaturni plošči in na polici pod njo.

Večja medosna razdalja je pripomogla, da k nogam voznika in sopotnika sega le majhen del izboklin blatnikov nad prednjimi kolesi. Sicer je pa notranjost vozila prostorna saj je celotno vozilo dolgo le 4 metre! Prostor je dobro izkoriščen tudi po širini. Ker je motor v zadku, tudi ni osrednjega tunela, ki bi nadlegoval noge.

Medtem, ko je skozi dvojna vrata vstop

na prednja sedeža lahek, so vrata prekratká, da bi se sopotniki brez godrnjanja skobacali na zadnjo klop. Tudi notranje mere so prilagojene predvsem predni/m sedežem. Pomik teh je dovolj velik, da vsak voznik najde sebi primeren položaj za volanost, pa čeprav na račun tistih na zadnjih sedežih. Sicer se pa dolgonogi lastnik tega avta lahko tolaži, medtem ko sopotniki na zadnjih sedežih godrnjajo (tudi zato, ker nima štirih vrat) nekako takole: »Tisti, ki sedijo na zadnjih sedežih, tako ali tako niso nič prispevali k nakupu avtomobila!»

Nagajivi veter

Trdimo, da se je Pretis pametno odločil le za dražje izvedbo NSU 1200 ni nam pa všeč, da pri nas ni moč dobiti dodatne opreme za doplačilo. Naš kupec namreč lahko kupi le sedeže, ne more pa spremljati nagiba naslonjača. Kar zadeva obliko in oblaženje, so sedeži poprečni, ne dobri ne slabji nekoliko preveč se ugrezajo (kar še ne pomeni udobja) in premalo drže v ovinku telo.

Pomanjkljivosti so najbrž pri sedežih

bres pomolčnih naslonjal še bolj občutne. Testno vozilo, ki nam ga je posodila tovarna NSU, je imelo namreč sedeže, ki jih je moč nagniti prav do ležalnikov. Nemški kupci jih dobijo za doplačilo 150 mark.

Na armaturni plošči, ki je oblaženjena in oblečena v motno, črno, umetno usnje, sta v pravokotnem okvirju (na preglednem mestu) merilnika hitrosti, goriva ter ura. Pod merilnikom hitrosti so v istem okvirju tudi velike, kontrolne lučke. Na obeh skrajnih koncih armaturne plošče sta para ročic za napravo, ki greje in zrači, tako da voznik in sopotnik lahko ločeno uravnava grejte in zračenje vsak na svoji strani. Po ena ročica ravna dotok svežega zraka skozi vrtljivi, okrogli odprtini na armaturni plošči, druga pa k nogam ali na vetrno šipo usmerja bolj ali manj tople zrak. Temperaturo določata s ročico na tleh, med sedežema.

Klimatske naprave so preproste in učinkovite. Vendar je količina toplega zraka še pri motorju s zračnim hlajenjem močno odvisna od obremenitve in vrtljajev tok svežega zraka, ki pri hitrosti nad 100 km na uro postane nadležen, tako da smo ga pri hitrejši vožnji najraje zaprli. In ko smo že pri dušenju zvokov, omenjam še (pravtako nad 100 km/h) razmeroma močan zvok motorja, ki pa ni zoprno, zelo pa utruja šumenje zraka ob neaerodinamični karoseriji.

Priročni in okretni

Čeprav sodi NSU 1200 C v svojem razredu med cenejša vozila — na našem tržišču še posebno — v notranjosti ni opaziti cenenosti. Končna obdelava je primerno skrbna; videti je, da je lak dobre kvalitete, stiki prevlek v notranjosti so natančni, plošči in mehke preproge na tleh pa pripomorejo k uglednejšemu videzu in boljšemu počutju.

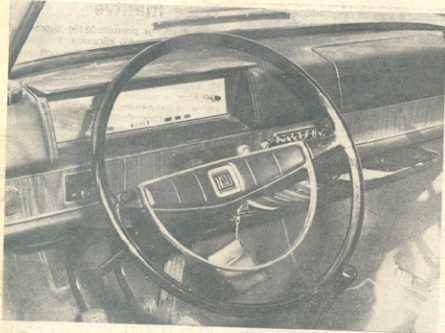
Namestitvi ročic in gumbov ni kaj očitati; še najmanj ugaja pnevmatična naprava za pranje vetrne šipe z gumijasto sklopicco na gumbu brisalcev. Tudi odbleski na steklu instrumentov nikomur ne morejo ugajati.

Vožnja je na pravem mestu, lahek in s tri in četrt vrtljaja od ene do druge, skrajne lege, dovolj neposredne. Voljan je tudi pedal sklopke, s hidravličnim prenosom moči. Pedal zavore je poprečen, trd, kot pri večini avtomobilov brez ojačevalnika zavorne moči.

Prestavna ročica je lahka in dovolj natančna, zeleti pa bi si boljše zaporo vzvratne prestave, ki je — kar zadeva lego — zelo blizu prve. Voznik se le počasi privlači, da takoj najde vzvratno prestavo in da mu pri pretikanju v prvo menjalnik ne škrtne.

Naj v zvezi z upravljanjem še omenim, da je oglašna karoserija pregledna na vse strani, parkiranje ali motovljenje skozi gost promet ne povzroča težav. Vozilo z najmanjšim ravnim krogom 9,9 metra (med ploščki) je tudi sicer bolj okretno, kot kaže videz.

Okretn je tudi 1157-kubični motor, ki je odličen v vseh območjih delovanja. Motor



Je sploh najboljši konec tega avtomobila še posebno zaradi cene in razreda. V spodnjem območju je voljan, živ in prožen. Zelo položna krivulja navora sega med 2000 in 4700 vrtljaji v minuti nad 8 kpm in doseže največjo moč 55 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih. Odlična gred v glavi krmililne ventile zelo natančno, tako da ima motor zares veliko rezervno vrtiljav nad navideznimi (glej diagram).

Glede na zmogljivost je motor tudi varčen. Ta dobra lastnost je še bolj izrazita, če si pomembno ogledamo ogiato karoserijo, ki prav gotovo ne pripomore k majhni porabi.

Po konstrukciji motorja je videti, da se je tovarna dolga leta ukvarjala z motornimi kolesi, pri tem imamo v mislih značilno hlajenje in vrsto med seboj ločenih valjev — kot da bi povežali štiri valje motornega kolesa!

NSU je že leta 1963 pri takratnem princu 1000 obesil zadnji kolesi posamič na posebno obeso. Take so tudi pri NSU 1200. Prednji kolesi sta na dvojnih, prečnih obсах.

Sodobno podvozje pri modelih 1000 in posebno pri »TTe in »TTS« precej odpravlja slabše lastnosti, ki so privilegij motorjev v zadku. Pri »1200« pač ni šlo brez kompromisov med udobjem in lego na cesti. Tako so vzmeti, posebno spredaj, ugašene na veliko obtežbo. Pri dovoljeni obtežbi (420 kg) zraven štirih odraslih oseb še vedno ostane več kot 100 kilogramov za prtljago, kar se prav krepko pozna med vožnjo s praznim vozilom. Vzmeti so tudi sicer razmeroma mehke in bolj namenjene udobju, kot športni vozniki; slabe lastnosti motorja v zadku so pa tu.

Ni za divjanje

Pri hitri vožnji naravnost ima voznik dovolj dela, da miri neuravnotežen nos vozila in se na veliko otepa bočnega vetra, v ovinkih se pa mora spoprijeti z značil-

nim čistim spodnašanjem zadka. Neposreden volan veliko pripomore, da voznik lahko zelo hitro reagira na spremembo smeri. NSU 1200 je šolski primer za odvisnost: jega na cesti — obremenitev, S 30 do 50 kilogrami v nosu je vozilo bolj mirno, tako na cestnih gubah, kot pri vetru od strani. V ovinkih so pa spremembe smeri manj ostre.

Varna vožnja je pri NSU 1200 zelo odvisna od voznikovih navad, izkušenosti in od izvajanja živga motorja. Voznik mora vedeti, da je podvozje »prepečeno« za močan motor in da zahteva nekatere omejitve. Pri umirjeni vožnji meja za lego v ovinku ni natančna. Kdor želi voziti ostro, mora biti vozila vaje tako zelo, da z odvezanjem volana prehitri zadek za trenutek prej, predno ga zanese. Tovarna nam je testno vozilo obula v pasaste gume continental, ki vse varnostne meje nekoliko dvignejo, čudežev pa kljub temu ne zmore. Previdnost je toliko bolj umestna, pri serijski, diagonalni obutvi!

Kakorkoli že: močan motor in dobri pospešci so pri NSU 1200 namenjeni hitri vožnji po ravnih cestah, preden se pa z njim zapodite v ovinek, trikrat pretehtajte svoje vozniške sposobnosti in značilnosti vozila da ne govorim o vremenu in o kvaliteti cestišča! Če se je pred leti (še pri NSU 110) prijelo vozila ime »Krstaa« na kolesih, so k temu pripomogli predvsem nekritični vozniki.

S tem ne mislimo opravičevati zasnove z motorjem v zadku! Gre le za to, da mora kupec vedeti, kaj bo kupil — pa če je tak avto želel ali pa se je ranj odločil zaradi cene. Naj ob tem izdamo, da je zasnova z motorjem v zadku najcenejša.

Kot po eni strani močan motor spodbuja k hitri vožnji, nas nekatere značilnosti od nje odvračajo. Tako pri praznem vozilu vzmeti skakače preko neravnin na cesti, pri polnem pa na meji svojega giba postanejo trde. Ko se temu pridružijo še švihi iz zračanja in glasen pretok vetra od karoseriji, voznik sam od sebe nekoliko popusti pritisek na pedal za plin in se loti »civilne« vožnje. Lahko je vesel, da ima v kritičnih trenutkih v motorju dovolj rezervne moči.

Requiem za HN — JD 118

Naš testni avto je prispel na testiranje naravnost iz svojega rojstnega gnezda, iz Neckarsulma. Zato je naslikan s tablico nemške registracije.

Tovarna NSU vlaga silne vsote v raziskavo varnost. Popolnoma nove avtomobile razbijajo s posebnimi napravami, z ovmi in merijo odpornost karoserij za primer nesreče. Neprostovoljno in čisto neprilagodno smo za konec testirali po tej plati avto tudi mi. Pa kar brez posebnih naprav pa tudi brez lutk v vozilu. Tam nekje pri Vrhniki se je od zadaj zaletel vanj tovornjak. In ker je bil en tovornjak tudi pred njim, je nastalo iz NSU-ja to, kar vidite na sliki.

Jakost pločevine potrjuje torej tudi tale test, čigar avtor je po sprejanju avtomobila popolnoma cel izstopil in v redu opravil vse formalnosti, ki so pri takšnih preskusih potrebni za sodnijo.



VIDEZ	7	Ni lepoteč! Nesorazmerno dolg in dvignjen nos s ponosrečeno masko. Oglata, prava pontonska karoserija. Ime skopala kade ni zvito iz trte.
PROSTORNOST	9	Dobro izkoriščene notranje mere ob razmeroma majhnih zunanjih merah. Prostornajši od konkurentov za to ceno. Velik prtljajnik, toda nepravilnih oblik. Dvoja vrata.
UPRAVLJANJE	9	Dobro nameščen, neposreden volan. Zelo dobra namestitve pedalov, lahek pedal sklopke, zadovoljivo voljan zavorni pedal. Gumbi in ročice na pravem mestu. Prestavna ročica zadovoljivo natančna, razen pri pretikanju v vzvratno prestavo, ki ima prelahko zaporo in je preblizu sprevce.
OPREMA	9	Za svoj razred in ceno dobro opremljen avto. Pomanjklivosti: ni vžigalnika za cigarete, nepravilna zložga naprava za pranje vetrne šipe, odbeski na steklu instrumentov, zrcaljenje obroče troblje v vetrni šipi. Sibirna končna obdelava.
VIDLJIVOST	9	Pregledan na vse strani, nizka pas vozila; velike, steklene površine. Dobre luči, serijska luč za vzvratno vožnjo. Na močno zaobljeni vetrni šipi leve je prevelik neobrisan prostor; pri velikih hitrostih se brisalnici sodelpejo od šipe.
NAJVEČJA HITROST	10	Med najhitrejšimi v tem razredu in za to ceno.
POSPEŠKI	10	Pospešuje bolje od vseh neposrednih tekmecev.
PORABA GORIVA	9	Ugodno razmerje zmogljivosti vozila in porabe goriva. Poraba olja minimalna (približno 0,3 litra na 1000 km).
LEGA NA CESTI	7	Zelo odvisna od obtežbe vozila. Občutljivi na bočni veter, pri velikih hitrostih tudi po ravnem nemiren nos vozila. V ovinku nevarnost, da nenadno spodnese zadek. Dobro speljavanje z mesta.
UDOBJE	8	Kompromisi pri vzmetenju zaradi lege na cesti in prilagajanje obtežbi vozila. Sedeli poprečni in brez nastavitve naslonj. Glasne naprave za zračenje in grejte, močni šumi ob karoseriji. Grejte močno odvisno od mraza in delovanja motorja.
MOTOR	10	Tehnično napreden, vendar pri vzdrževanju nezahteven motor. Odličen v vseh območjih delovanja. Hladen zanesljivo višja.
ZAVORE	8	Testno vozilo je imelo spredaj kolovzate zavore, ki so v Nemčiji za doplačilo, pri nas pa jih žal ni moč dobiti. Po tujih virih sodč serijske bobnaste zavore tudi zadovoljujejo.

Naše meritve

(Testni avto je prevozil 13 500 kilometrov, na našem testu 4400 kilometrov)

Največja hitrost: 141,4 km na uro (merjeno poprečje sedmih 200 meritev, zalet 2600 metrov, poprečje štirih meritev)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 18,2 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 108 km na uro.

kilometer brez zaleta: 35,8 sekunde,

- ▷ 0-40 km/h: 3,4 sekunde
- ▷ 0-60 km/h: 6,5 sekunde
- ▷ 0-80 km/h: 10,0 sekunde
- ▷ 0-100 km/h: 15,2 sekunde
- ▷ 0-120 km/h: 25,2 sekunde

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi):

37,8 sekunde hitrost zadnjih pet metrov: 126 km na uro.

Poraba goriva:

▷ Na potovanje: najmanj 8,7 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h), največ 12,9 litra na 100 km (kar najhitreje iz Ljubljane v Kranjsko goro in nazaj, tri osebe); na avtomobilski cesti 8,6 litra na 100 km (poprečna hitrost pribl. 100 km/h), oziroma 11,5 litra na 100 km (poprečna hitrost 125 km/h)

▷ po mestu: na najmanj 10,6 litra, največ 12,4 litra na 100 kilometrov.

▷ **poprečna poraba pri testnih voznjah 10,4 litra na 100 kilometrov.**

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 60 — resnična hitrost 55,2 km/h
- ▷ kazalec na 80 — resnična hitrost 75,5 km/h
- ▷ kazalec na 100 — resnična hitrost 95,2 km/h
- ▷ kazalec na 120 — resnična hitrost 114,8 km/h.

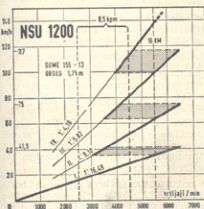
Tehnični podatki

MOTOR: štiri-valjni — štiri-aktni — vrtni — nameščen prečno — vrtna in gib 75 × 66,6 mm — gibna prostornina 1177 kubicov — kompresija 7,8:1 — največja moč 55 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti — največji navor 8,5 kpm (DIN) pri 2500-4500 vrtljajih v minuti — litrska moč 46,7 KM (DIN) na liter — ročna gred v petih ločljivih — odmična gred v glavi — zračno hlajenje — tlačno mazanje — v kartirju 3,5 litra olja — padočni uplinjalni solenoid 34 TCI — mehanična črpalka za gorivo — akumulator 12 voltov, 32 amperskih ur — dinam 225 vatov.

PRENOS MOČI: motor v zadku — enokolovna suha sklopka s hidravličnim upravljanjem — mehanizem s štirimi sinhroniziranimi prestavami — prestavna razmerja: I — 4,836:1, II — 2,403:1, III — 1,538:1, IV — 1,100:1, vzvratna: 4,869:1 — prestavna razmerja v diferencialu 3,786:1 — prestavna ročica na tleh — gume 155-13 orez aršnice — platišča 4,5 J × 13 H — pritisk: spredaj 1,1, zadaj 1,4 atma.

VOZ: limitna za 4-3 osebe — dvoje vrat — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamičnih prečnih osovah, vijačne vzmeti, prečni stabilizator — zadnji kolesi na posvehnih osovah, vijačne vzmeti — spredaj in zadaj hidravlični teleskopski blažilniki — bobnaste zavore na vseh štirih kolesih — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi — volan na obojato letev — posoda za gorivo 44 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina 4090 mm — širina 1500 mm — sedaj 1200 mm — medosna razdalja 2440 mm — širina kolovzate površine 1280 mm, sedaj 1248 mm — najmanjša višina od tal 16 mm — notranja širina pri kolovzih: spredaj 126 cm, sedaj 137 cm — ravnji krog 10,4 metra (med sedaj), 9,9 metra (med povzročiti) — 3,2 vrtljaja volana od skrajne leve do skrajne desne — teža praznega vozila pripravljenega za vožnjo 719 kg — največja dovoljena teža 1130 kg.



Odmična gred v glavi natančno odpira ventile, da je pomenje valjev odlične na zelo širokem območju vrtljajev. Največji navor 8,5 kpm med 2500 in 4500 vrtljaji in polovica krivulja navora podpirata lenobo pri pretikanju. Po drugi strani motor brez odpora požre 6500 vrtljajev, čeprav ima največjo moč (55 KM) 1800 vrtljajev nižje. Velike, končne hitrosti v posameznih prestavah zagotavljajo dobro mero varnostne rezerve pri prebujanju in v ovinkih. Čeprav so pri kratkem gibu srednje hitrosti lažje moč razmeroma majhne (12,2 m/sek pri 5500 vrtljajih oziroma 14,5 m/sek pri 6500 vrtljajih v minuti) ne kaže motorja kar naprej podil. Tudi tovarna v svojih navodilih za varčno vožnjo (kar zadeva porabo goriva in trajnost motorja) priporoča pretikanje pri hitrostih, ki ustrezajo približno 3300 vrtljajem v minuti. Spilca se torej izkoristi veliko prožnost motorja.

Ko smo merili pospeške, smo »pretrgavali«
 ko nemudoma pri najvišjih uporabljenih vrtljajev. NSU 1200 pri pospejevanju poska vse svoje konkurence! Pospeški so zlasti dobri do območja 100-120 km/h, torej do konca tretje prestave, medtem ko do največje hitrosti potrebuje avto več časa, kot bi pričakovali po pospeških v spodnjem območju. Glavni razlog za tak potek na krivulji pospeškov je slaba aerodinamična karoserija.