

NSU PRETIS 1000 L

Pavle Klinar

V njegovi domovini NSU princu 1000 zares ni lahko. Po ceni je enak Opelovemu kadetu, Fordov taunus 12 M je od njega malo dražji, mali volkswagen malo cenejši, da ne govorimo o inozemski konkurenci, ki v tem razredu ni majhna, od fiata 1100 do sirince 1000. Nemška v velikih serijah proizvaja vozila, to je VW, kadet in taunus 12, imajo pred princem še nadaljnjo prednost gostejše servisne mreže, za katero stoji finančno močni koncerni.

Kljub temu proizvodne številke pri NSU iz leta v leto zrastejo za nekaj odstotkov, odkar so leta 1963 predstavili princa 1000.

V tem je potlej skrivnost prinčevega uspeha v tej hudi konkurenci?

NSU je s princem zapolnila določeno vrzel na tržišču v razredu okrog 1000 ccm: ne konkurira z močnejšimi v tistem, kar imajo oni, ampak daje nekaj svojstvenega, različnega, drugačnega.

Razvoj po stopničkah

Pri NSU Motorenwerke v Neckarsulmu so začeli po vojni proizvajati avtomobile šele leta 1957. Dotlej so nadaljevali tradicijo motornih koles, začeto leta 1900, ki je rodila tudi nekaj svetovnih rekorderjev.

Prvi princa — do princa III — so bili še spolavtomobilni. Ne zaradi živahnih in zdržljivih strojev, ampak zaradi svojeglavih in tesnih karoserij. S princem IV je NSU povzel pontonsko karoserijo, ki jo je prvi prikazal corvaix (General Motors, ZDA), s princem 1000 pa je že stopil v spodnji srednji razred. Pri tem je bilo zaradi dolgoletne tradicije v hiši NSU pričakovati največ od motorja. Res se je sodobno konstruirani štiritiralni vrstni stroj (z odmično gredjo zgoraj) izkazal kot prava mojstrovina. Pa tudi karoserija in podvozje nista razočarala. Kljub pogonu zadaj ima princ zaradi lahkega ter prečno in skoraj tik nad zadnjo osjo postavljenega stroja mnogo boljše razdelitev teže kot druge konstrukcije te vrste. Karoserija je moderno zasnovana, lahka, vendar stabilna. Kolesa so obseena posamično, vodila jih vodijo precizno. Z eno besedo: princ je zasnovan tehnično smotrno in dosledno.

Prvi adut: motor

Uredniki nemške revije AMS so nesumljeno gnali princa 1000 čez 50.000 kilometrov in ugotovili, da stroj ni povzročal nobenih skrbi. Če upoštevamo, da gre za visoko zmogljivi stroj in še za novo konstrukcijo, zasluži to dejstvo vse priznanje.

Res je, prinčev prvi adut je stroj. Ne le zaradi vzdržljivosti, ki je v našem krajšem testu nismo mogli preveriti, ampak še bolj zaradi njegove živahnosti, tempe-

ramenta. To dokazujejo pospeški, ki smo jih izmerili v sončnem zimskem popoldnevju: z mesta smo dosegli hitrost 40 km/h v 4,2 sekunde, 60 km/h v 7,5 sekunde, 80 km/h v 13,0 sekundah. Pri merjenju sta bili v vozilu dve osebi, v prtljavniku dobrih 20 kilogramov prtljage.

Sicer pa prinčeve živahnosti ni treba preverjati s štoperico v roki. Vsek povprečni voznik bo že pri prvem poznavstvu z njim ugotovil, da ima pri startu, pri prehitevanju, na klancu in v drugih situacijah, ko je treba pritisniti na plin, da ima za seboj stroj, ki reagira takoj, živahno in z močjo.

Hkrati je stroj varčen, za svojo zmogljivost porabi zelo malo goriva.

To je ena od lastnosti, ki omogoča princu prosperiteto kljub močni konkurenci velikih koncernov prav v tem razredu.

Na dobri cesti je princ klaj

Druga je, da se nenavadno dobro drži ceste.

Obremenjen z dvema osebama ima princ 1000 na zadnji osi 55 in na prednji 45 odstotkov teže. Pri obremenitvi s štirimi osebami je razdelitev teže 58 odstotkov zadaj, 42 odstotkov spredaj.

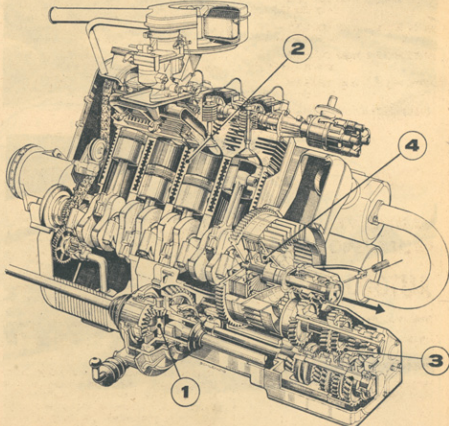
Cena: 22.237,25 Ndin
Zavarovanje: obvezno 176,06 Ndin — kasko oca 600 Ndin
Cestnina: 120 Ndin na leto
Barve: bela, rdeča, modra
Prodajalec: Voilan, Ljubljana;
Slovenija avto, Ljubljana

Idealna razdelitev teže to ni. Vendar je a prinčev dobro lego na cesti odločilno dejstvo, da težišče stroja ni predaleč za zadnjo osjo. Stroj je, kot že rečeno, prav v ta namen postavljen povprek na smer vožnje, narnesčen čim bližje zadnji osi in še nagnjen malo naprej, zaradi moderne konstrukcije pa tudi razmeroma lahek.

Posamično obseena klobesa prispevajo svoje, razmeroma trdo vzmetenje (kratke vzmetne poti) pa tudi svoje.

S tem smo opisali tiste prinčeve lastnosti, ki ga dvigajo nad povprečje in mu omogočajo uspeh v hudi konkurenci.

Tako dobi voznik v princu občutek, da se voz masoni v ovinek popolnoma nevtralnno, spredaj in zadaj enakomerno. To velja tako na dobri kot na slabi cesti, na ravnem asfaltu ali na luknjastem makadamu. Sele v izjemnih pogojih — ledu na



1 — diferencial, 2 — motor, 3 — menjalnik, 4 — sklopk.



cesti — je treba paziti na zadek, da ga ne odnese v stran.

Kdor bi rad okusil slast prinčeve dobre lege do konca, naj si kupi še pasaste gume (radialne, Gürtelreifen, cinturato).

Na slabi cesti udobje ni plemenitaško

Seveda pa je treba to zanesljivo lego na cesti z našim plačati: s tridimi vzmetmi. Na dobri cesti so še dovolj mehke. Kdor redko zaide na luknjast makadam — in vsi se dandanes vozimo pretežno po asfaltu — bo imel prinčevo vzmetenje za udobno. Kdor pa ga bo preizkusil na slabi cesti, mu ne bo v navdušenje. Močnejše sunke bo čutil kljub zelo dobro konstruiranim in udobnim sedežem do hrbtenice.

Ce smo že pri udobnostih in neudobnostih vožnje v princu: odlični stroj izkazuje svojo prisotnost preveč na glas. Seveda to še zmerom ni tisti hrup, ki ga je deležen človek od zračno hlajenih strojev še manjše kubature in nižje cene, je pa zlasti pri višjih hitrostih nadležen. Princ 1000 S, ki ga pri nas še ne izdelujejo in je v ZR Nemčiji le za malenkost dražji, ima precej boljše dušenje zvoka kot 1000 L. K temu se bomo še vrnil.

Čvrsta in prostorna karoserija

Ce odštejemo trde vzmeti in glasen stroj, pa prine 1000 nikakor ni neudoben voz. Nasprotno: poleg dobrih in udobnih sedežev je treba priznati karoseriji še vrsto odlik. Predvsem je na zunanaj majhna in na znotraj velika, to se pravi, prostor je dobro izkoriščen. Na zadnjih sedežih je toliko prostora, kot le malokje v tem razredu, v celoti približno toliko kot v fiatu 1100 in več kot v VW 1300, čeprav tega princu na zunanaj ni videti. Na prednjih sedežih pa je prostora še več.

Tudi prtljažnik je razmeroma prostoren. Za primerjavo poglejmo druge konstrukcije te vrste (stroj in pogon zadaj) in tega razreda: prinčev prtljažnik pod prednjim pokrovom ima 260 dmc, hillman ima 50 dmc, renault 8 250 dmc, simca 1000 180 dmc, VW 1300 116 dmc, fiat 850 230 dmc, škoda 1000 MB 340 dmc. Večji kovčki v prtljažnik ne gredo, pač pa mnogo manjših torb.

Kljub temu, da je videti (in tudi v resnici je) lahka, je karoserija čvrsta in solidno izdelana. Kljube na vratih so po svoji zanesljivosti in preciznosti ene najboljših, kar smo jih imeli v rokah. Ogromna okna (skoraj dva kvadratna metra) omogočajo dobro vidljivost na vse strani. Karoserija ne ropoče nikjer (testirali smo voz s 30.000 km).

Tudi oprema z instrumenti je razmeroma bogata, saj ima redkokatero vozilo tega razreda npr. električno uro. Morebiti bi si kdo, zlasti pozimi, želel namesto posebnih parkirnih luči na obeh straneh, ki pridejo le redko v poštev, defroster (ventilator za topli zrak) na prednji šipi, zlasti še, ker greje pri nizkih hitrostih ni dovoljivo.

Odličen menjalnik, dobre zavore, »ostra« sklopka

Med večje prinčeve odlike vsekakor so tudi odlično sinhronizirani menjalnik, ki teče sicer malo glasneje, kot bi kdo želel, vendar gre ročica iz prestave v prestavo zelo mehko in precizno, da je prestavljanje človeku v veselje, ne v muko.

Zavore so dobre. Pri naglem zaviranju iz visoke hitrosti vozilo zanesljivo ostane v smeri — to smo preizkusili s spuščnim vožnjom.

Sklopke se je treba navaditi, ker je ostrejša kot smo v povprečju vajeni.

Še nekaj stvari je treba omeniti: hupa se sliši navznoter preveč, na zunanjo malo. Gretje je (pri vseh zračno hlajenih strojih poseben problem) popolnoma zadovoljivo samo pri visokih hitrostih, če vozimo v hudem mrazu. Princ 1000 S ima izboljšano gretje, ki pa ga iz Vogošča še ni mogoče naročiti. Stroj tudi po prenoševanju na prostem pozimi takoj viže, vendar se je treba navaditi pravilno dozirati choke, sicer lahko stroj večkrat ugane, preden se dovolj ne ogreje.

Perspektiva je v izbiri

Dvakrat smo v tem poročilu omenili princa 1000 S: zaradi boljše zvočne izolacije in boljšega gretja. Čeprav to pri testnih poročilih ni običaj, bi radi ob tej priložnosti — ker gre za vozilo iz domače tovarne — zapisali tudi nekaj želja na Pretsov naslov.

V ZR Nemčiji, prinčevi domovini, lahko dobi kupec princa za manjše ali večje doplačilo posebne dodatke: najprej je treba omeniti izvedbo 1000 S, ki je le malo dražja, pa precej udobnejša, potlej pa se-

veda še razne možnosti izbire, od ploščnih zavore na prednjih kolesih do pomilne strehe in drugih detajlov.

Prepričani smo, da bo tudi Pretis prej ali slej nudil kupcem princa možnost, da izberejo to dodatno opremo. Ob vedno močnejši konkurenci na našem tržišču namreč ne more biti dvoma o tem, da bo to edina pravilna pot, če tovarna noče priti čez leta v položaj, v kakršnem se je skoraj že znašla njena velika sestra nižje na jugu, ki je leta in leta samo jemala, ponudila pa ni ničesar.

Vrhunec izbire, ki je na razpolago ljubiteljem NSU prinčev, je princ 1000 TT:

V karoserijo princa 1000, opremljeno s ploščnimi zavornimi spredaj in z radialnimi gumami, so vgradili stroj vozila NSU tip 110 in karoserijo olepšali z nekaterimi športnimi detajli. Princ TT doseže 150 km/h in ima pospeške na nivoju športnih vozil, je torej nekakšna alfa ali BMW za manjše denarce. Nešteti navdušenci, ki zdaj frizirajo flake, bi si rajši kupili tak udoben voz z normalnim serijskim strojem, kajti princ TT bi tudi pri nas ne bil predrag.

Torej: princ zaradi svojih kvalitiet za služi, da si ohrani sedanjo naklonjenost kupcev — to pa mu bo mnogo bolj uspešno, če bo lahko z večjo izbiro raznih manjših in večjih dodatkov zadovoljil kar največ različnih okusov in želja.

Ugodna cena

Če strnemo naše vtise:

NSU Pretis 1000 L ima dve veliki odliki — živahen, trpežen in varčen stroj ter dobro in zanesljivo lego na cesti. Njegova šibka točka je komfort, pri čemer mislimo na trdo vmetenje, hrupen stroj in ne zmerom zadovoljivo gretje, medtem ko je karoserija razmeroma zelo prostorna, sedeži udobni in dobri, oprema bogata, izdelava solidna. NSU je pravilno stremel naprej za tehničnimi odlikami, šele potem za uobjem.

Ker je v tujini, kot smo omenili na začetku, v istem razredu s kadetom, volkswagenom itd., je pri nas njegova morebiti največja prednost nizka cena. Nobenega dvoma namreč ni, da je vsekakor vreden svojega denarja.

PRIHODNI TESTI

NOVI WARTBURG

OPEL KADET

ŠKODA 1000 MB

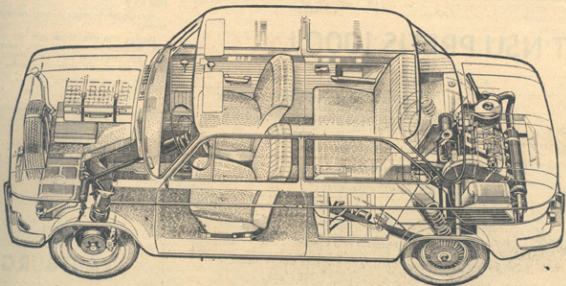
RENAULT 8

AUDI, AUDI 80,

AUDI SUPER 90

NSU TIP 110

VESPA





TEST NSU PRETIS 1000 L

Videz	8	Oblika čista in jasna, pred leti moderna
Prostornost	8	Za štiri osebe udoben prostor, prtljažnik srednji
Upravljanje	9	Direkten volan omogoča okretno vožnjo, ročica menjalnika teče zelo mehko in precizno
Instrumenti	8	Zadostni, smotrna okrogla oblika
Vidljivost	9	Zelo dobra na vse strani
Vzdrževanje	8	Preprosto in skromno
Največja hitrost	8	V tem razredu med boljšimi
Pospeški	10	V tem razredu med najboljšimi
Poraba goriva	9	Pri srednjih hitrostih zelo varčen
Lega na cesti	8-9	Neutralen v ovinku, na gladkem zanaša zadek
Udobje med vožnjo	6	Hrupen motor, trde vzmeti, za hud mraz nezadostno gretje
Motor	10	Zivahen, vzdržljiv, trpežen
Zavore	8	Prav dobre

MERITVE

Najvišja hitrost: 130,5 km/h.

Kilometer brez zaleta: 42,0 sek — hitrost zadnjih petih metrov 118 km/h.

Poraba goriva: pri dveh tretjinah maksimalne hitrosti, z letočim startom in stalno hitrostjo 86,6 km/h — 6,9 l/100 km. Pri vožnji po avtocesti s 130 km/h: oca 10,5 l/100 km. Pri vožnji po mestu oca 9,5 l/100 km. Pri vožnji po cestah I reda, vendar ne avtocesti, pri povprečni hitrosti 65 km/h: oca 8 l/100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

kazalec na 60, resničnih 57,8 km/h

kazalec na 80, resničnih 75,8 km/h

kazalec na 100, resničnih 93,5 km/h

kazalec na 125, resničnih 120,0 km/h.

Pospeški (vozilo obremenjeno s 170 kg):

0-40 km/h: 4,2 sek

0-60 km/h: 7,5 sek

0-80 km/h: 13,0 sek

0-100 km/h: 23,0 sek

TEHNIČNI PODATKI

Zračno hlajeni štirivaljni štiristaktni vrstni motor, vrtna 69 mm, dvig 66,6 mm, delovna prostornina 996 cm³, kompr. razmerje 7,5:1, maks. vrtilni moment 7,3 mkg pri 2000 o/min, 43 DIN/KM, odmična gred agoraj. Vpajnice Solex 34 PCI.

Popolnoma sinhroniziran menjalnik s štirimi prestavami. 1 = 2,12:1, 2 = 1,82:1 3 = 6,75:1, 4 = 0,53:1, vzvratna = 2,37:1. Prestava na 0e 3,78:1.

Dinamo 200 W, baterija 6 V/66Ah.

Sprednji kolesi posamično obsejani na trikotnih trapeznih vodilih, spiralne vzmeti s prečnim stabilizatorjem, hidraulični blažilci, zadnji kolesi posamično obsejani na prečnih vodilih, spiralne vzmeti, hidraulični blažilci.

Piatilka 4,00-12, pnevmatike 5,50-12. Ražnji krog 9,5 m.

Hidraulične bobnaste zavore, mehanska ročna savora.

Dolžina 3793 mm, širina 1490 mm, višina 1564 mm, medosna razdalja 2250 mm, razmik spredaj 1246 mm, zadaj 1235 mm. Teža prazen s polnim tankom 640 kg, dovoljena obremenitev 400 kg.

Tank za gorivo spredaj, 37 litrov.

PRIHODNI
TEST
NOVI
WARTBURG.
1000