



# NSU TT

## Še vedno velja: ščuka v krapnjaku

**Andrej Sedej**

**Cena: 5.320 DM in 14219,43 din  
(v dinarskem znesku so vse  
dajavate fco Ljubljana)**

**Zavarovajo:**  
**obvezno: 300 din**  
**kasko brez franšize: 2774,40  
din**

**Cestnina: 120 din**

**Barve:** oranžna, rdeča, bela,  
zelena, modra.

**Zastopnik: UNIS Sarajevo**

ščuka ukročena: navadili so jo, da priganja lenuhe hitreje plavati.

Iz junaških let je postal živahn palček NSU TT z 1,2-litrskim motorjem. Rojen, pravzaprav prenovljen iz „TT“ s 1100 Kubiki, je bil le nekaj mesecov po Ro 80.

In po teh 65 konjev v modno oranžnem NSU TT — saj ga vsi poznate! — sem se z vlakom odpeljal v tovarno ob Neckarju. V tistih krajih so doma Švabi, „spatzl“ (majhni lučki iz krompirjevega testa) in izredna natančnost. Tovarniški vratar me je premeril od glave do peta — preden mi je dovolil do testnega avtomobilčka. Da, prav res avtomobilček, saj še pol metra ni daljši od fička. Misel na 800 kilometrov vožnje do Ljubljane me je precej manj veselila, čeprav sem vedel, da ravno počasen ta avto ni.

### Potegnil je, kot bi vedel, da greva domov

Bolj ko sem se bližal Ljubljani, bolj všeč mi je bil oranžni zabojec na kolesih. Pri slovesu so me vzpodbudili, da lahko krepko pohodim plin, ker je avto pri 15 000 kilometrih že povsem utegen.

Ni me bilo treba prositi. Na avtomobilski cesti sem ves čas vozil po levem, hitrem pasu in umikal sem se lazu po porschejem in mercedesom, ki so imeli na zadku zapisanih vsaj 250. Tudi po ovinkasti in hriboviti Avstriji sem ves čas prehiteval: 65 konj z lahkoto opravi s 685 kilogramov težkim avtom. Kljub hitri in tudi ostri vožnji je kazalec na merilniku vrtljavje zelo redko zašel v nepriročljivo polje: vrtljava je blizu 7000.

Bogata oprema in povsem izkoristilen prostor pripomoreta, da se v TT nisem počutil kot v majhnem avtu. In ker v oddelku za tisk tovarne NSU (tam se dobi testne avte) vedo, kako se stvari streže, so avto opremili z vsem, kar se lahko dodatno kupi. K dobremu prvenemu vtišu (in sploh početju na dolgem potovanju) pripomorejo razen v blago oblečenih sedežev (takšne imajo vsi „TT“) še neserjški ležalniki, pa naslonjalo za glavo, radio in kovinska pomicna streha. Vse testne avtomobile opremijo tudi z varnostnimi pasovi. Ker je avto že na videz športnik, me ni motilo nekoliko trdo vzmetenje in tudi na sumenje neaerodinamične karoserije pri višjih hitrostih sem se navadil.

Vozniki na nemških cestah očitno NSU TT kaj dobro poznavajo. Takoj, ko so me zagledali v vzdavnem ogledalu, so se umikali na desno stran cestišča.

### Obleka dela – avto

Dovolj domotozo! Na domačem (se reče uredniškem) dvorišču si ogledam avto namranno, kot me je meril vratar v Neckarsulmu. Razen nekaterej nadrobnosti se karoserija ni spremnila od leta 1963, ko so vanjo odeli prizra 4 in nekoliko kasneje tudi prizra 1000. Skratlasta oblike se zdi kot pomanjšana ameriška limuzina chevrolet corvair. Prečno postavljen motor v zadku in ogljata karoserija pomačata, da je notranjost v primeri z majhno zunanjostjo prostornja. Dolge noge imajo lahko tudi sopotnike. Tezave so le s prostornom za glavo. Ze poprečno raščeni udarjajo v strop. Prostor za noge spredaj utesnjujejo izbkline

Pritlikavcu NSU so včasih rekliki ščuka v krapnjaku. V kalne vode avtomobilskega računarstva, kjer misel toliko velja, kar zmanjša ceno, so inženirji iz Neckarsulma planili s povsem novimi idejam. Ne v tehnologiji ampak v zasnovi.

„Če tovarna NSU svojim inženirjem ni dajala poziv,“ so zapisali navdušeni preskuševalci Ro 80 z Wanklovimi motorjem, „potem jih v drugih tovarnah, gotovo vsako jutro dajejo uspavalne prakse.“

Čez dve leti je NSU hotel vreči v Ženevo prav takšno bombo (beri avto K 70), kot jo je bil trešči v Frankfurt (Ro 80). Pa so krapi pozli ščuko: koncern VW je prevzel NSU. In zdaj je



blatnikov. Sopotniki na zadnjih sedežih se težko skobacajo v avto, saj se prednji sedež premalo nagni naprej.

Sicer pa je oblik precej bolj skladna kot pri NSU 1200, kjer so karoserijo raztegnili, da bi pridobili prostor za prtljago. Stranice karoserije se na vrhu zaključijo z robom, ki je pomaknjen navzven in ozaljsan s kromirano letvijo. Le-ta teče okoli in okoli avtomobila. Za športno podobo so štirje žarometi v napisu TT, ki je okrašen z zastavo za start na dirkah. Kolikor je prostor za potnike dovolj prostorn, toliko manjši je prtljažnik (250 litrov). Ker ima nagnjen pod, že nekoliko večji krovček s težavo spravite vanj. Prtljažnik zmanjša še rezervoar kola, ki je postavljenov navpično ob sprednji steni. Se sreča, da je za drobne prtljage dovolj prostora na potlici za zadnjim sedežem, v praktičnih žepih na potlici in dovolj velikem predalu za rokavice.

## Notranja oprema: šport in bogastvo

Ko sedem za volan, lahko hvalim v grajam. Povsem običajni sedeži bolj slabo držijo telo. Pri hitri vožnji v ovinkih se mora voznik oklepati volana. To ni športno! Je pri športnem armaturu plošča in instrumenti. Merilnika vrtljajev in hitrosti sta enako velika in okrogla. Boj pregledne ne bi mogla biti. V zgornjem delu je med njima kazalec goriva: vedno na očeh. Športni videz daje tudi volan s kovinskima, prehuknjanimi prečkama. Škoda, da obrni ob leblečem v usnjem.

Prestavna ročica na tleh je za športni avto kar premehka. Pretika se tako lahkonito, da je pri hitri vožnji po slabem bosanskem makadamu prestavna ročica zaradi tresljajev skakala iz prestava.

Ostali gumbi in stikala so nameščeni kar posrečeno. Stikalo za brisalnike je dvostenopenjno in obenem tudi gumb za mehansko brizgalzo za pranje vetrne šipe. Z ročicama ob volancu vključite utripalke in zasenčite žaromete. Vsa armatura (razen plošče pod instrumenti) je oblečena v umetno usnje. Ozadje instrumentov je iz motne p.očevine. Stikalo za trobljo, ki prav nič športno ne trobi, je v sredini volana.

Pedala so preveč skupaj. Pedal za plin je premajhen in postavljen preveč visoko.

Nagib naslonjača prednjih sedežev se je v

testnem avtu lahko spreminal - za doplačilo. Avto prečrati s trikotnimi okenci na vrati in zadnjimi okni, ki se delno odpirajo navzven.

## »Šenkanemu« konju – pogledamo v zobe

Ves čar NSU TT je pod zadnjim pokrovom: motor je postavljen poprek – za zadnjo os. Dva uplinjača iztisneta iz 1,2-litrskega motorja 65 konj (po DIN). Ta moč da 685 kg težkemu avtu kar zavidljivo živahnost. Motor pa ni le močan, ampak tudi zelo prožen. V četrti prestavbi brez trzanja pospeši že od 30 km na uro. Samo zračno hlajenje za take zmogljivosti motorja ocitno ni dovolj. Zato so mu dodali še hladilnik za olje, ki je povezan z motorjem z gumijastimi cevmi. Postavljen je v cev, ki zajema zrak za hlajenje motorja iz zadnje leve reže. Odpiranje in zapiranje ventilov je zaradi koničastih „nosov“ odmično gredi zelo natancno.

Na začetku nam je motor NSU TT v križišču ali pri zavirjanju rad ugasnil. Mirovni tekil je bil nastavljen na 800 vrtljajev v minutki. Ko sma ga naravnali na 1000 vrtljajev, je težava minila. Pojasnil so nam, da pri tem avtu tako tudi mora biti. Prav zaradi natančnega krmiljenja ventilov mora v mirovnem teklu imeti nekoliko več vrtljajev kot drugi avtomobili.

Sicer pa: zakaj bi opisoval, kar primerjajte meritve in pospeške z drugimi avtomobili, pa boste videli, kako dalec pred drugimi je NSU. Naši rezultati so za malenkost slabši kot tovarniški in rezultati nekaterih avtomobilističnih časopisov, ker smo merili avto pri 30 stopinjih v senci – sredi najhujšega poletja. Toda kljub temu temu so pospeški 13,6 sekunde od 0 do 100 km na uro skoraj enaki pospeškom, ki jih ima porsche 912.

## Razkrečene prednje noge

Ve se, da avtomobilu, ki ima motor v zadku, pri ostri vožnji v ovinku zanasa zadnji del. Toda izkaže se, da diagonalke na nekoliko tristem vzmetenju to slabost zelo popravijo. Voznik se mora potruditi, da NSU TT na suhi asfaltni cesti spodnje zadek, nakar ga z zelo natančnim volanom takoj umiri.

Se boj se TT prilepi na cesto, če je v prtljažniku (spredaj) približno 30 kg tovora. Še hitrejša izvedba NSU: TTS ima na prednjih kolesih negativni previs. To z majhnimi stroški in nezahtevno operacijo priedijo tudi pri

serijskih TT. Kaže, da so na našem testnem avtu v tovarni poskrbeli za to majhno spremembo.

Vsa ta hvala pa ne velja, če je cesta mokra. Avtu je že pri malo hitrejši vožnji močno spodnašalo zadek. Brez dvoma zaradi gum. Pasaste continentalke so za asfalt, kocke in makadam odlične, v dežju pa zatajijo. V Nemčiji lahko za doplačilo 35 DM obujete ta avto v michelin XAS ali kleber colombes V 10.

## Majhne so te stvari

Povsem pa se avto predstavi šele, ko spoznate tudi manjše posrečene podrobnosti. Tudi „malenkosti“ naredijo vožnjo prijetno – ali pa tudi ne. Niso bistveni samo stabilnost in pospeški. Tako na primer ni prijetno, če zaradi slabih luči pri vožnji ponosči napenjati oči in tipate kot v volovskem rogu. NSU TT ima odlične dolge luči, kratke zanič. Pri vožnji v dežju je celo druga stopnja brisalnikov prepočasna. Gretje in zračenje nima ventilatorja (zrak za ogrevanje se ogreje ob motorju, mimo razgretih reber v notranjosti pa ga žene ventilator motorja). Tako je ogrevanje učinkovito šele, ko je motor že močno ogret. Zavore so brez ojačevalnika. Kolutne zavore spredaj in bobnasti zadaj avto hitro zavrejo. Na zavorni pedal pa moško nogo! Takoj ko kolese blokirajo, lahki avto po svoji zapleše. Tudi zoper to precej pomaga vreča peska v prtljažniku.

Posoda za gorivo, ki je v prednjem delu avtomobila, je nekoliko majhna. Vsakih 300 km morate na črpalko. To je za takih hitrih avto prekmalo. Da je gorivo v nosu, je za razdelitev teže dobro, nevarno pa je pri čelnih trčenjih.

O kvaliteti avtomobila lahko sklepate tudi po tem, kolikokrat ga morate peljati k mehaniku: menjava olja in mazanje dveh mazalk le vsakih 7500 kilometrov. Prepricalo me je tudi, ker sem med testom (več kot 5000 kilometrov) dolival samo bencin v dvakrat po en liter olja. Neprjetno je le, da imajo na malokateri črpalki navadno olje Shell, kakršnega so mi zaukazali doličiti v tovarni.

Podbobe težave so tudi z avtom. Čeprav sarajevski UNIS prodaja za dinarje avtomobile NSU in VW, dobite rumenega športnika TT le za devize z deviznega računa. Pa bi bil mladenički avto dobra reklama za bolj umirjene bratrance: z dvoje, ne s štirimi lučmi.



## NAŠE MERITVE

**Največja hitrost:** 154 km na uro (zalet 3 km, po prejšnjih meritev)

### Posebki:

**400 m brez zaleta:** 19 sekund (hitrost zadnjih pet metrov 115,5 km/h)

**Kilometer brez zaleta:** 35,9 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 135,1 km/h)

0 do 40 km na uro: 3,0 sekunde  
0 do 60 km na uro: 5,4 sekunde  
0 do 80 km na uro: 9,1 sekunde  
0 do 100 km na uro: 13,6 sekunde  
0 do 120 km na uro: 21,8 sekunde

**Prežnost:** (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrte prestavji) 30,2 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 128,2 km na uro)

### Poraba:

**Na potovanju:** najmanj 8,6 litra gorive super na 100 km (poprečna hitrost 80 km na uro), največ 11,8 litra na 100 km (poprečna hitrost 93 km na uro na Jadranški magistrali Dubrovnik—Split v gosten prometu); na avtomobilski cesti 10,9 litra na 100 km (poprečna hitrost 130 km na uro na cesti Stuttgart—München).

**Po mestu:** največ 11,6 litra na 100 km, najmanj 10,5 litra na 100 km.

**Poprečna poraba na testnih vožnjah:** 9,7 litra na 100 km.

**Poraba olja:** 0,4 litra na 1000 km.

### Natančnost merilnika hitrosti:

kaželec na 40, res. hitrost 31 km/h  
kaželec na 60, res. hitrost 52 km/h  
kaželec na 80, res. hitrost 71 km/h  
kaželec na 100, res. hitrost 89 km/h  
kaželec na 120, res. hitrost 109 km/h  
kaželec na 140, res. hitrost 126 km/h  
kaželec na 160, res. hitrost 146 km/h  
kaželec na 170, res. hitrost 154 km/h

## TEHNIČNI PODATKI

### MOTOR ZADAJ POGANJA ZADNJA KOLESNA

#### MOTOR

Valji	štiri, vrstni, prednji
Glavni ležaji	pet
Hlajenje	zračno, ventilator
Vrtina	75 mm
Gib	66,6 mm
Giba prostornina	1177 kubikov
Odmirska gred	v glavi, »klivir«
Kompresija	9,2:1, gorivo super
Uplinjalč	dva, padotična, Solex 34 PCI, avtomatičke za vlag
Črpalka za gorivo	mehanična
Oljni filter	v glavnem toku, zamenljiv
Največja moč	65 KM (DIN) 78 KM (SAE) pri 5500 vrt/min
Največji navor	9,0 kpm (DIN) pri 2500 do 4500 vrtanjev na minuto

#### PRENOS MOČI

Sklopka	enokolutna, suha
Menjalnik	štiristopenjski, synchroniziran
Prestavna razdalja	četrta, 1:1,1 tretja, 1:538,1 druga, 1:1,1 prva, 3,56:1 vzvratne, 4,869:1
Diferencial	poštevno ozobljen, 3,533:1
VOZ	
Oblika	limuzina, dvoja vrata, pet oseb samonosna, jeklena
Karoserija	

#### OBSENE IN VZMETENJE

Prednja prema	trapezaste obese, vijadne vzmeti, teleskopični blažilniki, prečni stabilizator
Zadnja prema	posamezne obese, vijadne vzmeti z dodatno gumijastimi odbojniki, prečni stabilizator, teleskopični blažilniki

#### VOLAN

Konstrukcija	prenica z zabeto letvijo, prestave 15,2:1
Rejdni krog	9,4 m
Obrati volana	3,0

#### ZAVORE

Konstrukcija	spredaj: kolutne (premer kolute 229 mm) zadaj: bobnaste (premer bobne 180 mm)
	ročna zavore na zadnjih kolesih

#### KOLESA

Plastična	jeklena, prešana, luknjicasta 4 1/2 x 13 H
Gume	135 SR 13

#### OPREMA

Akumulator	12 voltov, 32 Ah
Alternator	400 watov
Zarometi	štiri
Zadnje luči	šest posamičnih luči, od teh dve zvezorni luči, dve za vzvratno vozilo, ki sta obenem upravljeni, dve polnički
Parkirne luči	dve, spredaj nad bokom
Varovalke	šest
Brisalniki	dve hitrosti
Brigida	mehanična
Kurjava	odzvema toplosti motorja, topel zrak pogona ventilatorja motora
Notranjost	predvsem prevleke, gumijaste prednje proge
Dvižalo	s pokrovom vijakom
Vetrački	prednapeta
Zaščita podvozja	bitumenska masa

#### MERE IN TEŽE

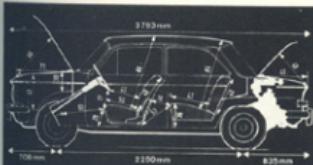
Dolžina	3793 mm
Širina	1490 mm
Veličina	1364 mm
Mediana razdalja	2250 mm
Kolotek	spredaj: 1260, zadaj: 1248
Najmanjša razdalja do cestile	180 mm
Prazno vozilo	665 kg
Dovoljena skupna teža	1060 kg spredaj: 470 kg, zadaj: 590 kg

#### VZDRŽEVANJE

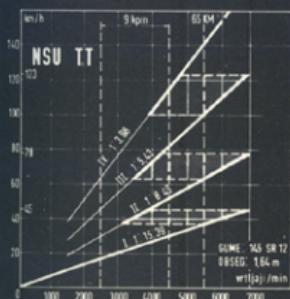
Prednja za gorivo	37 litrov
Karter	3,5 litre, menjava na 7.500 km ob reži na zadnjem levem Toku sesanje cevi
Ojni hladilnik	
Menjalnik in diferencial	1,75 litre
Ojni filter	menjava na 7500 km
Zračni filter	dvojni z ojno kopijo
Mazalke	dve, mazanje na 7500 km
Pritisak v gumihih	spredaj: 1,4 atm (1—4 osebe) zadaj: 2,0 atm (1—4 osebe)

#### ZMOGLJIVOST

Hilitos s četrtjo prestavo pri 1000 vrt/min	24,8 km/h
Srednja hitrost, ko je maksimalni moč pri 5500 vrt/min	12,1 m/sek pri 5500 vrt/min
Pravilni točki premika	49 KM (DIN)
Moč na tono zolne netovorjenec	60 KM (DIN)

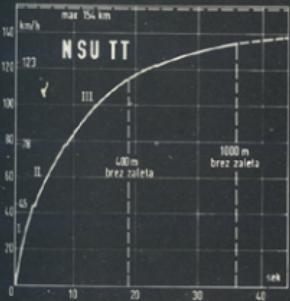


Notranje širine (cm): pri komičnih sprejaj 128, zadaj 139. Prednji sedež 53, zadnji klop 124. Notranja dolžina od armaturne plošče do naslonjala zadnje klopi 158 cm. Pomik prednjih sedežev 22 cm. Odprtina vrat (visina/sirina) 90/98. Sirina prtljažnika zgoraj 139, spodaj (med kolesi) 81 cm.



Pri največji hitrosti (154 km/h) se motor vrte z nekaj manj kot 6000 vrtljajih v minutu. Največjo moč zmore pri 5500 vrtljajih. Tovarna obeta, da 6500 vrtljajev še ne škodi motorju. Na testu smo preverjali pri 6800. Če pri nevarnem prehitovanju na silo prestavite navzdol, vrtljaj skočijo čez 7000, motor prav nič ne protestira.

Poleg izrednih zmogljivosti je motor dokaj prozen. „Ostra“ odmična gred natančno krmili ventile in se zato območje največjega navora začne že pri 2500 vrtljajih v minutu ter ne pada, dokler se ročica gred ne zavrti 4500-krat.



Primerjajte	NSU TT	simca 1000 rally	fiat 850 kupe	fiat 128	ford escort 1300 GT	opel kadett 1100 S	renault 8 S
Gibna prostornina	1177	1118	903	1116	1298	1078	1108
Moč KM (DIN) pri vrt/min	65/5500	53/5800	52/6500	55/6000	64/5800	55/5400	53/5500
Največja hitrost km/h	154	140	145	140	150	140	135
Pospeški (sek)							
0—80 km/h	9,1	11,9	11,4	12,0	9,3	10,2	13,6
0—100 km/h	13,6	18,8	17,7	18,8	14,2	16,7	21,4
0—120 km/h	21,8	33,0	29,3	33,4	21,0	30,9	39,0

## REZULTATI

### Videz

**9**

Ker NSU 1000 niso „napihovali“ karoserije, da bi dobili več prostora za prtljago, so oblike „TT“ precej bolj skladne kot pri večjem NSU 1200. Stiri žarometi in med njimi letev z napisom mu pri videzu stejemo v dobro.

### Prostornost

**8**

Kolikor je avto na zunaj majhen, je v notranjosti dovolj prostora. Na zadnjih sedežih dovolj prostora za glavo, precej za kolena. Dostop v zadnji del avtomobila ni korak, ampak plezanje. Majhen prtljažnik v še manj uporaben zaradi poševenega dna.

### Upravljanje

**10**

Vse: volan, stikala, pedala, gumbi in prestavna ročica je na pravem mestu. Volan je zelo natančen in občutljiv, prestavna ročica se pretika še preveč z lahkoto. Zapor vzvratne prestave bi želeli močnejšo, ker je položaj vzvratne zelo blizu prve.

### Oprema

**9**

Ne preveč in ne premalo. Zelo skrbno izdelana. Merilnik vrtljajev. Merilnik hitrosti je okrogel in dovolj velik. Nad instrumenti je v usnjem oblečen napušč, ki skrbi da ni odsevov. NSU TT nima vizijsalnika za cigareta, ima pa priključek za brivski aparat ali prenosno lučko.

### Vidljivost

**9**

Voznik dobro vidi vsak vogal avtomobila. Dovolj velika okna, oporniki ne zakrivajo pogleda v nobeno smer. Odlični nezasenčeni žarometi, precej slabši zasenčeni. Luč za vzvratno vožnjo. Brisalniki so prepočasni, čeprav imajo dve hitrosti.

### Največja hitrost

**10**

Med najhitrejšimi v svojem razredu in pri tej hitrosti še zelo zanesljiv.

### Pospeški

**10**

S pospeški se lahko kosa s srednjim in tudi višjim razredom.

### Poraba goriva

**9**

Za avto s takimi zmogljivostmi žeja ni prehuda. Porabi le štiri decilitre olja na 1000 km, kar mu je v čast.

### Lega na cesti

**9**

Zadek spodnja precej manj kot bi pričakovali po zasnovi: motor zadaj. Veliko boljši je kot navadni NSU – testni avto je imel negativen previs prednjih koles. Voznik ga težko lovi le v spolzkih ovinkih, česar so precej krive gume. Občutljiv na bočni veter.

### Udobje

**7**

Da se boljje drži ceste ima precej trde vzmeti. Sedeži se premalo primejo telesa. Prevlečeni so z blagom. Dokupite lahko naslonjalo za glavo. Pri velikih hitrostih veter zelo šumi.

### Motor

**10**

Sodoben zračno hlajen motor, dva uplinjača za 65 konj. Ventili se ne obletijo tudi nad 7000 vrtljajev.

### Zavore

**9**

Spredaj kolutne zavore. Če bi avto ne bil športnik, bi dejali, da je pedal pretrd.