

das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**

**GETESTET:
FIAT 2300
NSU PRINZ 4**



**GEFAHREN:
OPEL COUPÉ
JAGUAR MARK X**

**5 TEURE PFERD DES KLEINEN MANNES
LONDONER MOTORSHOW: NEUE BMC-MODELLE**

HEFT 23

4. NOVEMBER 1961

DM 1.50

E 1418 D

Schnee, R. 1.2. Ostermühl, E. 11. - Schwaben



TEST NSU PRINZ 4

Als NSU 1958 in das Automobilgeschäft einstieg, wies die renommierte Motorradfirma stolz auf eine weit zurückliegende Automobilbau-Tradition hin. Dennoch konnte das erste NSU-Vierrad nach dem Krieg nicht verhehlen, wie sehr man in Neckarsulm dem Autobau entwöhnt war. Trotz vielen dadurch bedingten Krankheiten konnte aber der Prinz dank seiner gesunden Mechanik schnell Fuß fassen und wurde drei Jahre lang fast unverändert gebaut. Selbst die wenig geglückte Form ließ man ungeachtet aller Schmähungen wie sie war.

Wie der erste Prinz ein Beweis dafür war, daß kein Meister vom Himmel fällt, so zeigt der neue Prinz 4, daß man aus Fehlern lernt. Die Karosserieform ist eine radikale Trennung vom kleineren Modell: während der erste Prinz formal von unten, vom Kleinstfahrzeug her entwickelt worden war, orientierte man sich diesmal bei größeren Vorbildern. Dagegen ließ man sich nicht vom

Trend zur höheren Hubraumklasse mitziehen. Auch der größere Prinz blieb ein echter Sechshunderter, obwohl es in dieser Klasse nach dem Abwandern von Fiat und BMW nach „oben“ und dem Sterben von Lloyd

Vorzüge

Die kompakte kurzbauende Karosserie bietet viel Raum für Insassen und Gepäck. Übersichtlichkeit, Wendigkeit und ein temperamentvoller Motor machen den Prinz 4 zu einem handlichen, behenden Stadtwagen. Die guten Fahreigenschaften und der kräftige Motor erlauben eine sportliche Fahrweise.

Nachteile

Die für den ruhigen Motorlauf verantwortliche, sehr weiche Motoraufhängung macht sich beim Schalten und unter Last unangenehm bemerkbar. Stärkere Reifen würden die straffe Federung unterstützen. Antrieb und Schaltung produzieren gern kleine Nebengeräusche. Die Wagenfront ist durch knappe Stoßbecken unzureichend geschützt.



recht einsam geworden ist. Unverändert übernommen wurden alle bewährten Prinz-Elemente: Motor und Antrieb sowie das solide Fahrwerk; Teile, die dem kleinen NSU den Ruf besonderer Fahrfähigkeit eingetragen haben.

VIEL RAUM IN DER „WANNE“

Die ausladende Corvair-Wanne mit der betonten Gürtellinie scheint Schule zu machen: man findet sie, wenn auch nicht so ausgeprägt wie beim neuen Prinz, sowohl beim Fiat 1300 als auch beim neuen Simca 1000 mit Heckmotor. Obwohl dem Prinz 4 jede schwungvolle Linie fehlt, sieht er recht hübsch aus. Daß die Form beim Publikum ankommt, konnten wir immer feststellen, wenn wir uns scheinheilig in den kritischen Betrachterkreis mischten, der sich des öfteren um den Testwagen bildete. Es fehlte freilich auch nicht an respektlosen Geistern, die von einer Badewanne mit Dach sprachen.

Es ist eine Zweckform, aber sie ist in ihrer Zweckmäßigkeit überzeugend. Der Prinz 4 bietet bei geringen Außenmaßen ungewöhnlich viel Nutzraum und eine enorme Zuladung. Wie groß dieser Raum tatsächlich ist, läßt sich an einem Zahlenvergleich demonstrieren, wobei die Relation zu dem als „kleiner Großraumwagen“ vielgerühmte Austin Seven besonders interessant ist (siehe Tabelle). Auch unter der vorderen und hinteren Haube ergibt sich durch die ausladende Gürtellinie viel Platz. Einen so tiefen und breiten Bugkofferraum hat es in dieser Klasse noch nicht gegeben. Geschickterweise ließ man hier die kleinen Ecken, die sich vor den Radkästen ergeben, unverkleidet: es lassen sich dort viele kleine Gegenstände versenken. Dazu kommt ein schmaler, aber tiefer Ablage-raum über die ganze Wagenbreite hinter der Rücksitzlehne. Überlegt plazierte wurde der Einfüllstutzen für den flachen Tank: Obwohl unter der vorderen Haube, liegt er getrennt vom Kofferraum, und Benzingeruch verflüchtigt sich gleich nach außen. Und Tankwarte freuen sich, daß man so schön sehen kann, wann er voll ist. Der Maschinenraum im Heck ist für den Prinz-Motor sogar „zu groß“, es gibt hier viel leeren Raum.

Besondere Vorteile bietet die kompakte Kurzkarosserie im Stadtverkehr: Gute Sicht durch große Fensterflächen, hervorragende Übersichtlichkeit der Wagengrenzen und größte Wendigkeit rücken den Prinz 4 in die unmittelbare Nähe des Stadtwagens, für den wir schon lange plädieren. Bei nur 8,8 m Wendekreis und einer ganz direkten, aber



	Austin Seven	NSU-Prinz 4	BMW 700
Außenmaße mm	3048 × 1396 × 1333	3440 × 1490 × 1360	3540 × 1480 × 1345
Wendekreis m	9,14	8,8	9,56
Innenbreite v/h mm	1350/1340	1280/1280	1210/1240
Innenhöhe v/h mm	950/880	900/840	920/850
Sitztiefe v/h mm	420/420	470/470	420/435
Knieraum			
min./max. mm	210/280	150/270	120/230
Eigengewicht kg	620	584	640
Zuladung kg	380	416	320



TEST NSU PRINZ 4

FORTSETZUNG

leichtgängigen Lenkung werden Parklücken interessant, an denen man gewöhnlich vorbeifahren muß. Leider ist die steil aufragende Wagenfront den Führnissen des Parkplatzverkehrs allzu schutzlos preisgegeben. Nur zwei knappe Stoßbecken können unliebsamen Berührungen wehren.

Wir halten diese kompakte Prinz-Karosserie

FOTOS: WEITMANN



für einen guten Wurf, denn sie macht trotz ihrem geringen Gewicht einen soliden Eindruck, ein Musterbeispiel für gekonnten Leichtbau. Außerdem scheint sie, an den Fahrleistungen gemessen, auch strömungstechnisch recht günstig zu liegen. So etwa hätten vor Jahren die deutschen Sechshunderter aussehen sollen, als ihnen ein italienisches Fabrikat den Rang abzulaufen begann.

DREHZAHLFESTER ZWEIZYLINDER

Die Entwicklung eines größeren oder stärkeren Motors für den Prinz 4 war nicht nötig, weil der neue Wagen zwar größer, aber nicht wesentlich schwerer ausfiel als der bisherige Prinz und weil andererseits schon eine stärkere Motorversion zur Verfügung stand. Der 30 PS-Motor macht auch aus dem größeren Prinz ein sehr behendes Auto, mit dem man sich nicht nur im Stadtverkehr jederzeit durchsetzen kann. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit reichen vielmehr aus, wenn man auf der Landstraße zu den „Schnellen“ zählen möchte. Die von der NSU-Werbung propagierten Traumzeiten kann das tüchtige kleine Auto allerdings nicht erreichen. Das ließ sich anhand der technischen Daten vorausberechnen, und die Messungen haben es bestätigt: Wir stoppten unter keineswegs ungünstigen Verhältnissen die Beschleunigung von 0-80 km/h mit 19,3 s und von 0-100 km/h mit 33,4 s. Das Werk aber nennt entsprechend 14 bzw. 26,5 s, das ist eine zu große Differenz. Hier sollten die Techniker allzu enthusiastische Kollegen von der Werbeabteilung etwas bremsen.

Dieser NSU-Twin beeindruckt immer wieder durch seine sportlichen Qualitäten: seine Drehzahlunempfindlichkeit scheint absolut, auch in der Nähe von 7000 U/min erklingt kein Ventil-Protest, und ganz oben macht er von selbst „zu“. Ebenso leise arbeitet über den gesamten Bereich der Schubstangenantrieb („Ultramax-Steuerung“) für die obliegende Nockenwelle. In bezug auf die Benzinqualität ist der 7,5:1 verdichtete Motor ein Grenzfall. Wer sportlich und mit hoher Drehzahl fährt, sollte ihn unbedingt mit Super speisen. An Stelle des bisherigen Bing-Vergasers ist im Prinz 4 ein Solex-Vergaser getreten. Dennoch hatte der Motor wie schon früher keinen ganz zuverlässigen Leerlauf und blieb besonders beim scharfen Abbremsen zum Stand manchmal stehen. Er scheint aber mit dem neuen Vergaser noch etwas sparsamer geworden zu sein, als er es ohnehin schon war.

DES WIDERSPENSTIGEN ZÄHMUNG

Ein luftgekühlter Twin, bei dem bekanntlich beide Kolben gemeinsam auf und ab „rammen“, ist naturgemäß ein recht rauher Bursche, was man im ersten Prinz auch noch deutlich zu spüren bekam. Beim Prinz III konnte man den Motor schon stark beruhigen; in welchem Maße die NSU-Ingenieure ihren Zweizylinder im Prinz 4 gebändigt haben, ist erstaunlich. Der Prinz-Motor läuft bis hinauf in höchste Drehzahlbereiche einwandfrei rund, ausgenommen geringe Vibrationen, die besonders beim Ziehen im II. und III. Gang auftreten. Das Motorgeräusch ist außen sehr kräftig und kleinwagenmäßig, aber im Innenraum gut gedämpft. Bei geschlossenen Fenstern macht es im Prinz 4 keinen lautereren Eindruck als etwa im Volkswagen. Soviel Laufruhe konnte nur durch eine extrem weiche Motoraufhängung erzielt bzw. erkauf werden. Mit zwei Fingern läßt sich der ge-

samte Triebwerkblock in seinem Bett kräftig schaukeln, was lustig anzusehen ist. Weniger freut es einen, wenn man die weiche Aufhängung auch im Schalthebel und in der Kupplung spürt. Der Prinz hat ein gut synchronisiertes, spielend leicht zu schaltendes Getriebe, aber eine flexible, wenig exakte Schaltführung; denn man kann das Schaltgestänge nicht zu starr mit dem Getriebe koppeln, wenn man die starken Bewegungen des Triebwerkblocks vom Schalthebel fernhalten will. Der Fahrer gewöhnt sich allerdings schnell an das seichte „Rühren“ mit dem kurzen Hebel, denn der Gang ist immer drin. Unangenehm macht sich die freizügige Motorlagerung beim Anfahren mit dem vollbesetzten Prinz an steilen Stellen bemerkbar, wo den Motor mitunter ein kräftiges Schütteln überkommt. Man muß den NSU-Ingenieuren bescheinigen, daß sie ihren luftgekühlten Zweizylinder für einen Motor dieser Bauart hervorragend kultiviert haben, aber der Prinz 4 nähert sich eben in vielem schon der Klasse, wo man sich den Komfort eines Vierzylinders wünscht.

DAS FAHRWERK BLIEB

Das solide Prinz-Fahrwerk mit den vertrauenerweckenden hinteren Querträgern blieb bis auf kleine Maßänderungen (4 cm längerer Radstand, breitere Spur vorn) unverändert. Der Prinz 4 ist weicher gefedert als der kleine Prinz, aber grundsätzlich blieb die Federkennung sportlich straff. Wir glauben, daß man den keineswegs schlechten Fahrkomfort durch stärkere Reifen (520-12) noch abrunden könnte. Daß man mit dem Prinz schnell um die Kurven fahren kann, hat er in zahllosen Sportveranstaltungen bewiesen. Seitenneigung ist kaum spürbar und die Übersteuerneigung in schnellen Kurven ist gering und leicht beherrschbar, denn die sehr direkte, leichtgängige Lenkung führt exakt und zielgenau. Nicht ganz stabil bleibt der Wagen beim Zick-Zack-Fahren, wo er sich leicht aufschaukelt, und auch auf Seitenwind reagiert er deutlich aber nicht unangenehm. Spaß macht das Fahren im Stadtverkehr. Hier wird der Prinz durch seine handliche Bauart, die Wendigkeit und den temperamentvollen Motor zu einem behenden Flitzer. Mit seinem kleinen Wendekreis läßt er sich auf vielen Straßen in einem Zug wenden, und ohne viel Kurbelei manövriert man ihn in kleinste Parklücken. Wir haben uns mit dem Prinz auch im dicksten Stadtverkehr wohlgeföhlt und dabei wieder feststellen können, wie sehr ein spezieller „City-Car“ heute seine Berechtigung hätte.

MITTELKLASSE-AUSSTATTUNG

Wenn man in den Prinz einsteigt, föhlt man sich fast wie in einem „Großen“. Durch die breite Tür mit Aufhaltevorrückung gelangt man auch auf die Rücksitze ohne Kunstturnen. Die gut geformten Sitze lassen sich in einem weiten Bereich verstellen, ebenso die Lehnenneigung, so daß sich auch sehr große Fahrer eine ideale Sitzposition komponieren können. Weniger bequem sitzt man auf den Rücksitzen, denn die Sitzfläche liegt etwas zu flach und unterstützt trotz reichlicher Sitztiefe die Oberschenkel überhaupt nicht. Auf langen Fahrten werden Mitfahrer immer kleiner, weil sie allmählich nach vorn rutschen. Ferner stoßen sich die Passagiere hinten buchstäblich an einer scharfen Kante am Vordersitz, die genau dort sitzt, wo man die Füße darunter schiebt.

Fortsetzung Seite 38



TEST NSU PRINZ 4

FORTSETZUNG VON SEITE 21

Das Lenkrad steht nicht mehr wie früher flach in Frontlenker-Manier, sondern hat eine vernünftige Neigung. Die kleinen, zierlich anmutenden Pedale liegen fußgerecht. Aber mit beiden hat es etwas Kurioses, worauf man meist erst bei eintöniger Autobahnfahrt stößt: Lenkrad und Pedale stehen nicht vor dem Fahrersitz, sondern deutlich rechts davon; ein Umstand, der sich aus der beachtlichen Innenbreite und den großen Radkästen ergibt. Stören tut es aber kaum. Alle Bedienungshebel liegen griffgerecht; wahrscheinlich deshalb, weil sie im kleinen Prinz zum Teil so ungeschickt angebracht waren, daß man ihnen diesmal besondere Sorgfalt zuwandte. Die Tastenbedienung für den gesamten Lichthaushalt (Scheinwerfer, Parkleuchten und Armaturenbeleuchtung) ist eine bequeme, übersichtliche Sache. Der Abblendhebel an der Lenksäule ist zugleich Lichthupe. Starterzug und Heizungsöffnung liegen auf dem Tunnel zwischen den Vordersitzen; verteilen kann man die Warmluft durch Zugknöpfe unter dem Armaturenbrett. Lediglich die Handkurbeln für die Seitenfenster sind zu weit nach hinten gerutscht: man stößt beim Kurbeln mit den Ellenbogen gegen die Sitz-

lehne und gewöhnt sich bald an, sie mit der „falschen“ Hand zu bedienen.

Der Prinz 4 ist ausgestattet wie ein Mittelklassewagen – wenn man die Spezialausstattung wählt. Das sollte man unbedingt tun, denn was man für den Mehrpreis von DM 196.– bekommt, kostet beim nachträglichen Einbau sicher das Doppelte. Auf dem Armaturenbrett sind es eine Benzinuhr, elektrische Zeituhr, die Beleuchtungstastatur und ein senkrecht montierter Haltegriff für den Beifahrer. Dazu kommen die Parkleuchten, ein stärkeres Horn mit verchromtem, aber zu biegsamem Hupring, Türkontaktschalter für die Innenbeleuchtung, eine zweite Türtasche und ein zweiter Aschenbecher sowie Halteschlaufen mit Kleiderhaken. Zur Spezialausstattung zählen auch die Scheibenwaschanlage und die zweite Sonnenblende mit Make-up-Spiegel. Man vermißt wirklich nichts im „spezial“-ausgestatteten Prinz.

Aus den großen Türablagefächern beim alten Prinz sind zu Gunsten der Kurbelfenster schmale Türtaschen geworden, dafür gibt es ein großes Handschuhfach. Für die Belüftung vorn hat man sich neben Ausstellfenstern noch etwas besonderes einfallen lassen: auf dem Armaturenbrett sitzen zwei Öffnungen, die bei Bedarf frische Fahrtluft direkt in Kopfhöhe verströmen. Die leichten Plastikdeckelchen, mit denen man sie verschließt, dichten

aber nicht richtig ab und verursachen ein Zischgeräusch. Für mehr frische Luft im Rück Sitzraum wünscht man sich hintere Ausstellfenster.

Auch der Prinz teilt das Los aller vernünftigen Kleinwagen: er kostet mit der Spezialausstattung annähernd so viel wie der Volkswagen. Ein für den Hubraum relativ hoher Preis braucht heute aber kein Hemmschuh zu sein, wenn der Wagen dafür auch etwas zu bieten hat. Und das ist beim Prinz ohne Zweifel der Fall: Er ist dem Volkswagen im Innenraum etwa ebenbürtig und mit der außerordentlichen Nutzlast von 416 kg überlegen. Dabei ist er ein reichhaltig ausgestattetes, freundliches Auto, das auch in der Verarbeitung keine Wünsche offen läßt. Wenn er auch in der Leistung zahlenmäßig an den VW herantreibt, so sollte man hier doch nicht unbedingt Vergleiche ziehen, denn die Gesetze der Technik sind nicht zu umgehen: der Prinz-Motor muß im vierten Gang fast 5000 U/min für die gleichen 100 km/h aufwenden, die der Volkswagen-Motor mit knapp 3400 U/min abtut. Der Prinz besitzt überlegene Eigenschaften besonders für den Stadt- und Kurzstreckenverkehr: ein Fahrbereich, der bei vielen heutigen Auto-Interessenten überwiegt. Und er bietet dennoch die Voraussetzungen, um für die gelegentliche Fernfahrt ein wertvolles Fahrzeug zu sein.

Entscheidend sind schließlich für viele Käufer die wesentlich niedrigeren Unterhaltskosten des Sechshunderters. Der Prinz verbraucht wenig Benzin, und seine anspruchslose und dauerhafte Mechanik verursacht nur geringe laufende Kosten. Mit dem Prinz fährt man billiger als mit ausgewachsenen Autos, ohne in der Ausstattung und im Nutzraum besondere Beschränkungen hinnehmen zu müssen: ein geschickt gemachtes kleines Auto, das mit seiner Wendigkeit und seinem Temperament gute Voraussetzungen für den heutigen Verkehr mitbringt.

Manfred Jantke

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

NSU PRINZ 4



MOTOR

Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor im Heck, Bohrung x Hüb 76 x 66 mm, Hubraum 598 ccm, Verdichtung 7,5:1, Leistung 30 PS bei 5500 U/min (50,2 PS/Liter), max. Drehmoment 4,5 mkg bei 3250 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 12,1 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (4900 U/min) ca. 10,8 m/s, obenliegend, Nockenwelle, durch Schubstangen angetrieben, zweifach gelagerte Kurbelwelle, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung, gemeinsam für Motor, Getriebe und Differential (Ölinhalt 2,35 Liter), Micronic-Ölfilter im Hauptstrom, 1 Fallsstromvergaser Solex 34 PCI, mechanische Benzinpumpe, 37 Liter-Tank vorn, Batterie 12 Volt 32 Ah unter Rücksitz, Lichtmaschine 130 Watt.

KRAFT ÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockengetriebe, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Mittelschalthebel, Übersetzungen (in Klammern Gesamübersetzungen): I. 4,14 (19,89), II. 2,21 (10,61), III. 1,41 (6,77), IV. 1,00 (4,80), R. 5,38 (25,84), Achsantrieb 2,31.

FAHRWERK

Selbsttragender Karosseriekörper mit Zentralträger, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern mit Schraubenfedern und Gummipuffern, Querstabilisator, hinten Pendelachse mit Querlenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit geteilten Spurstangen (Übersetzung 14,8:1, drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag), hydraulische Fußbremse, Gesamtbremsfläche 377 cm², Hebelhandbremse mechanisch auf Hinterräder, Reifen 4,80-12, Luftdruck 1,2, 1,5 atü.

Abmessungen

Radstand 2040 mm, Spur 1230/1200 mm, Außenmaße 3440 x 1490 x 1360 mm, Bodenfreiheit ca. 180 mm, Innenbreite vorn und hinten 1280 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 900 mm, hinten 840 mm, Sitztiefe vorn und hinten 470 mm, Knieraum hinten 150 bis 270 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis-Durchmesser 8,8 m.

Gewichte

Eigengewicht vollgetankt 584 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1000 kg, Zuladung 416 kg, Personen-Indexzahl 4,9, Leistungsgewicht vollgetankt 19,5 kg/PS, mit 340 kg Belastung (vier Personen und Gepäck) 30,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	.....	bis 32 km/h
II. Gang	.....	5 bis 95 km/h
III. Gang	.....	22 bis 95 km/h
IV. Gang	.....	ab 35 km/h
Höchstgeschwindigkeit	.....	118 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv (km/h)
40	37
60	57
80	76
100	96

Beschleunigung

(auf effektive Geschwindigkeiten mit 2 Personen)
 0 bis 40 km/h 5,8 s
 0 bis 60 km/h 10,6 s

0 bis 80 km/h	.....	19,3 s
0 bis 100 km/h	.....	33,4 s
1 km mit stehendem Start	.....	45,5 s (79,2 km/h)

Verbrauch (Superbenzin)

Autobahn Schnitt 107 km/h	.....	7,1 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 70 km/h	.....	6,3 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	.....	8,1 Liter/100 km
Testverbrauch	.....	6,7 Liter/100 km

PREISE

Limousine zweitürig	.....	DM 4490.—
Spezialausstattung	.....	DM 196.—

BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer	.....	DM 87.—
Mindesthaftpflichtversicherung	.....	DM 196.— + 5%
Vollkaskoversicherung	.....	DM 160.— + 5%
Betriebskosten je Kilometer (Kosten für Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung) 10,7 Dpf		

Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebskosten) ohne Abschreibung und Verzinsung		
bei jährlich	pro Jahr DM	je km Dpf
10000 km	1393.—	13,9
20000 km	2463.—	12,3
30000 km	3533.—	11,8

Wartung

Ölwechsel und Wartungsdienst alle 5000 km

Austauschteile

Preise liegen noch nicht fest

Ersatzteile

Zylinder mit Kolben	.....	DM 149.60
Zylinderkopf mit Ventilen	.....	DM 234.20
Kurbelwelle	.....	DM 198.80
1 Satz Kolben mit Kolbenringen und -bolzen	.....	DM 29.70
1 Stoßdämpfer vorn	.....	DM 28.35
Auspuffanlage komplett	.....	DM 67.50
Kofferraum	.....	DM 68.35
Motorhaube	.....	DM 58.50
1 Tür grundiert	.....	DM 124.50
1 Kotflügel vorn grundiert	.....	DM 48.45
1 Stoßbecke vorn	.....	DM 24.50
1 Radkappe	.....	DM 8.50
1 Reifen 4,80-12	.....	DM 39.10

Hersteller:

NSU Motorenwerke AG., Neckarsulm

