

# WARUM

# NSU



# PRINZ



# 1000 L

NSU PRINZ 1000 L - Brochure: DW 4043 500 12411 - Printed in Germany - NSU Scheldeggarage Amsterdam - <https://www.nsu4.nl> - Hans Homburg - 27-10-2026

# EINE OFFENE REDE

**Hier geht es um ein Automobil. Nicht um irgendeines, sondern um ein besonderes: den NSU-Prinz 1000 L. Daß dieser Wagen nun etwas Besonderes ist, sieht man ihm allerdings nicht unbedingt von außen an. Zwar ist er ganz gewiß hübsch anzuschauen, doch sind seine Linien eindeutig von der kühlen Zweckmäßigkeit mehr bestimmt als von dem romantischen Drang nach modischen Effekten, und er will auch bewußt nicht den Eindruck erwecken, zur geltungsreicheren und nächsthöheren Klasse zu gehören – doch diese und ähnliche Fakten treffen auch für andere Fabrikate des international so überaus interessanten Kraftwagenangebotes zu.**

**So wie man einem Menschen nicht unbedingt an der Nasenspitze ansieht, ob er ein Schuft ist oder einen lauterer Charakter besitzt, so liegen auch bei einem Auto die für sein Wesen entscheidenden Merkmale unter der Haut. Und da nun gibt es beim Prinz 1000 L sehr viel zu entdecken: der technische Charakter dieses Wagens ist außergewöhnlich, er ist nicht einfach nur guter Durchschnitt, akzeptable Brauchbarkeit und konstruktive Mittelmäßigkeit. Denn was immer der Besitzer eines Prinz 1000 L im Sinn hat – die absolute Leistung in Form von hoher Dauergeschwindigkeit und rasanter Beschleunigung, die eindrucksvolle Straßelage oder die angenehme Wirtschaftlichkeit in Betrieb und Unterhalt – der Prinz 1000 L hat alle Anlagen, diese Vorstellungen nicht nur recht und schlecht zu befriedigen, sondern sie voll und ganz zu erfüllen.**



# DER MOTOR IST DAS HERZ

Mit dem **Motor** fängt's an. Von ihm wird viel mehr verlangt, als daß es genügen würde, ihn nur als gut bezeichnen zu können. Denn gut? Ist ein Motor nur deshalb gut, weil er hohe Drehzahlen verträgt? Oder eine obenliegende Nockenwelle hat? Oder wenig Öl verbraucht?

Oder allein seiner Elastizität wegen? Oder weil ihm tropische Hitze wie arktische Kälte nichts ausmachen? Sie haben die Frage schon beantwortet: jede Eigenschaft für sich allein genügt nicht. Er muß all das haben. Und noch eine ganze Menge dazu.

Daß man bei NSU ausgezeichnete Motoren bauen kann, ist keine unbewiesene Behauptung. Im neuen Vierzylinder sind die Einsichten

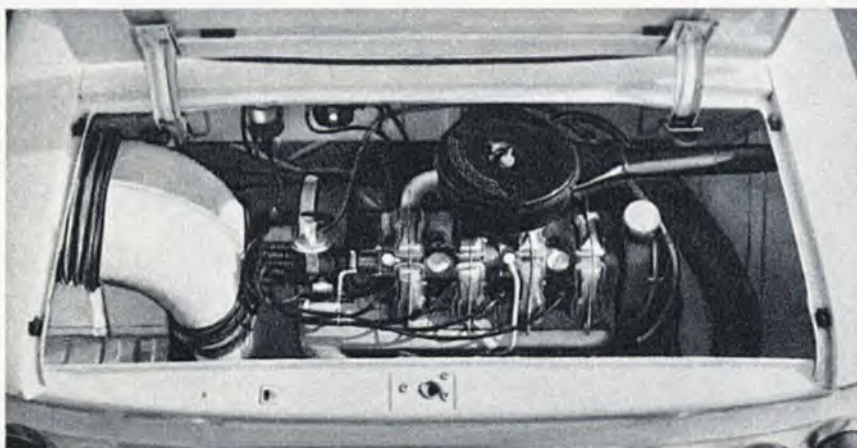
aus Geschwindigkeitsweltrekorden, die Lehren aus zahllosen Rennsiegen und harten Geländewettbewerben mit den Erfahrungen aus der täglichen Praxis im Umgang mit Automobil-Motoren vereint. Und das, was dabei herausgekommen ist – das ist schon sehr betrachtenswert.

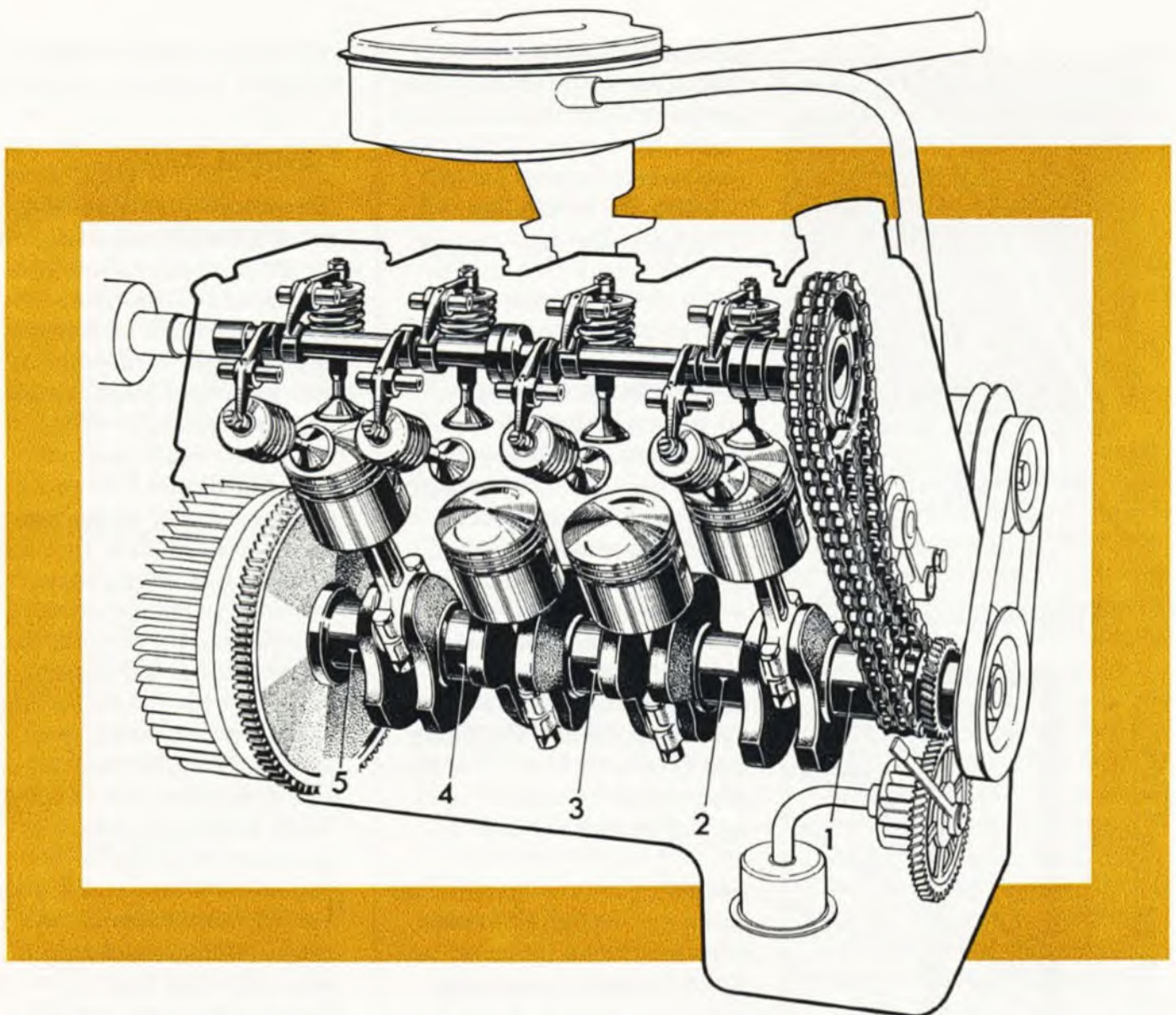
## Warum obenliegende Nockenwelle?

Da ist – als wichtiges Baumerkmal des Prinz 1000-Motors – die obenliegende **Nockenwelle** beispielsweise. Sie wird über eine doppelte, selbstnachspannende Rollenkette angetrieben und betätigt die schräg im halbkugelförmigen Verbrennungsraum hängenden Ventile über kurze Kipphebel, deren

Gleitflächen hartverchromt sind. Weshalb aber obenliegend? Weil durch den Fortfall der gewichtigen Stößel und der langen Stößelstangen konventioneller Motoren die Trägheit der hin- und hergehenden Massen des Ventiltriebs auf ein Minimum verringert wird, wodurch wiederum die Voraussetzungen für lange Lebensdauer und hohe Drehzahlen von dieser Seite her geschaffen sind.

Dann aber genügt es auch nicht mehr, die **Kurbelwelle** des Vierzylinders nur dreimal zu lagern. Um jede unerwünschte Schwingung von vornherein auszuschalten, ist die Kurbelwelle des großen Prinz in besonderen Dreistofflagern fünffach gelagert. Das ist technisch gesehen





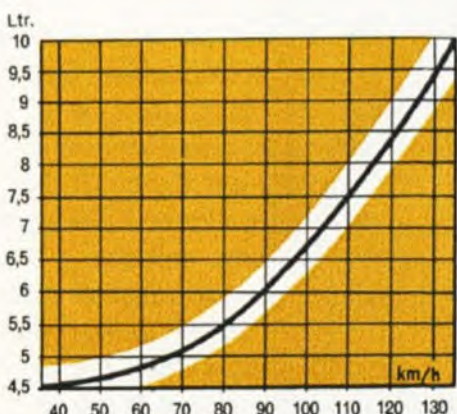
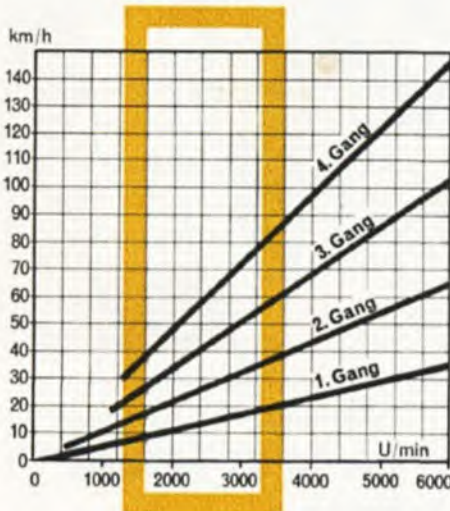
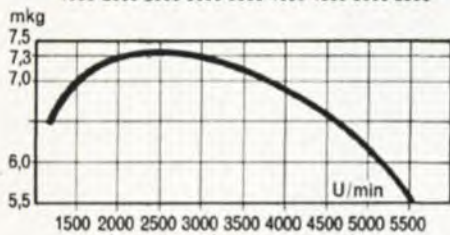
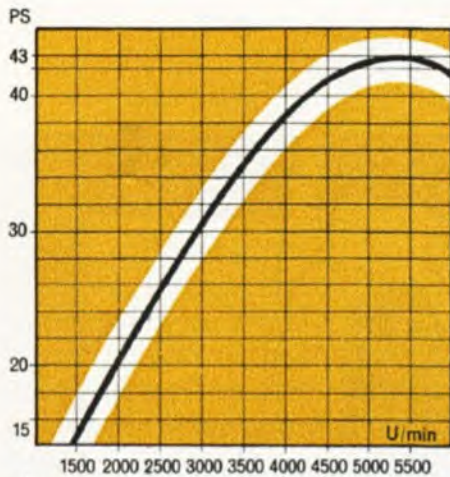
eine sehr aufwendige Sache, die nur den einen Nachteil hat, daß sie im Gegensatz zu Chromschmuck und Zweifarbenlackierung unsichtbar bleibt. Aber sie zahlt sich aus: wenn anderswo der Chrom längst abgeblättert ist, läuft der fünffach gelagerte Vierzylinder immer noch mit turbinengleicher Laufruhe. Denn Vibrationsfreiheit, konstruktive Sicherheit und Lebensdauer des Materials

stehen für diesen technischen Leckerbissen.

**Und deshalb ist der Vierzylinder im Prinz 1000 ein so robustes Triebwerk. Hohe Drehzahlen bei langen Vollgasstrecken machen ihm nichts aus, schleicher Großstadtverkehr läßt ihn unbeeindruckt, und blitzschnelles Hochdrehen beim Ausfahren der Gänge sind seine Stärke.**

### Das ist ein moderner Motor

Natürlich ist der Vierzylinder-Prinz ein **Kurzhuber**. Das heißt: die Bohrung (der Kolbendurchmesser) ist größer als der Kolbenhub. Der Vorzug dieser Auslegung besteht darin, daß die Kolbengeschwindigkeit auch bei relativ hohen Drehzahlen in zivilen Bereichen bleibt. Und eine mittlere **Kolben-**



geschwindigkeit von 11,1 Meter pro Sekunde ist heute überhaupt kein Problem mehr – beim Mercedes 220 S beispielsweise beträgt sie 12,1 m/sec, beim 1500er Fiat 13,8 m/sec. Der im Vergleich zum Hub große Kolbendurchmesser bietet hinsichtlich optimaler Leistung aber noch einen weiteren Vorteil: der Verbrennungsraum läßt sich in idealer Weise halbkugelförmig gestalten und gestattet die Unterbringung großer, schräg hängender Ventile, die wiederum die Gaswechselvorgänge in den Zylindern beschleunigen. Folglich ein Motor, der von der technischen Konzeption her eindeutig alle Merkmale und Eigenschaften eines ausgesprochenen **Hochleistungsmotors** besitzt.

Bei 996 ccm – also einem Liter Hubraum – ist andererseits die beachtliche Leistung von 43 PS vergleichsweise bescheiden, was nicht als Negativum zu werten ist; denn ein üblicher Mopedmotor erreicht heutzutage schon eine **Literleistung** (PS-Zahl auf 1 Liter bezogen) von rund 70 PS. Anders gesagt: ein technisch so raffiniert ausgelegter Motor wie der des Prinz 1000 verfügt über eine beneidenswerte Leistungsreserve konstruktiver Art – **ihn kaputt zu machen, zu überdrehen, zu überfordern, sauerzufahren, das**

**ist unter normalen Umständen einfach nicht drin.**

### Elastisch fahren ...

Die technischen Voraussetzungen für lange Lebensdauer und sportliche Motorcharakteristik sind also eindeutig gegeben. Und wenn eben gesagt wurde, die Leistung sei bescheiden, dann ist das durchaus relativ zu verstehen. Erstens einmal sind 43 PS eine Menge Zeug, besonders aber dann, wenn man diese PS-Zahl zum Gewicht in Beziehung setzt, wovon gleich noch ausführlich die Rede sein wird. Doch einem Kenner der Materie imponiert vorweg keineswegs allein die Höchstleistung eines Motors. Er muß, unten was drin haben', wie man das heute allgemein auszudrücken pflegt. Hochgepustete Motoren, die sich nur bei sehr hohen Drehzahlen kräftig ins Geschirr legen, sind im Rennsport die Regel, auf unseren verstopften Straßen sind sie zu nichts Gutem nütze. Denn so ein Jauler will sehr fleißig geschaltet sein, wenn man ihn auf Touren und damit bei freudiger Leistung halten will. Ein robuster Gebrauchsmotor hingegen muß sich durch Kraft im niederen Drehzahlbereich auszeichnen. Und das tut der Neckarsulmer Vierzylinder sehr tatkräftig: Schon bei 2000 Umdrehungen pro Minute wird das höchste

**Drehmoment** von 7,3 mkg erreicht. Und über den sehr weiten Bereich von 1600 U/min bis 3500 U/min stehen mehr als 7,0 mkg zur Verfügung. Im technischen Klartext gesagt: **er ist ungemein elastisch, er tritt schon aus den unteren Drehzahlbereichen kräftig an, und er kann deshalb bei aller Sportlichkeit einigermaßen schaltfaul gefahren werden.**

### ... oder sportlich fahren

Wer aber wollte das wirklich tun – schaltfaul fahren? Mit dem handlichen Knüppel neben dem Fahrer wird das **Schalten** zum ausgemachten Vergnügen. Bei den kurzen Schaltwegen genügt ein leichtes Vor oder Zurück, um die Gänge des vollsynchronisierten **Getriebes** zu schalten. Einer Knüppelschaltung in Wagenmitte sagt man nach, daß sie sportlich sei. Wir möchten ergänzen: sie ist auch von der Bewegung her die körpergerechteste, die wir kennen. Und da Sie von einem Auto ja mehr erwarten, als nur recht und schlecht transportiert zu werden, haben wir hier der Vollständigkeit halber schnell noch ein **Drehzahl/Geschwindigkeitsdiagramm** für Sie aufgezeichnet. Es zeigt die gute Abstufung des Getriebes und welche Geschwindigkeiten in den Gängen zu erreichen sind – und wie ela-

stisch beispielsweise der Motor im vierten Gang aus niedrigen Drehzahlen heraus ansetzt.

### Am billigsten ist das Benzin, das man spart

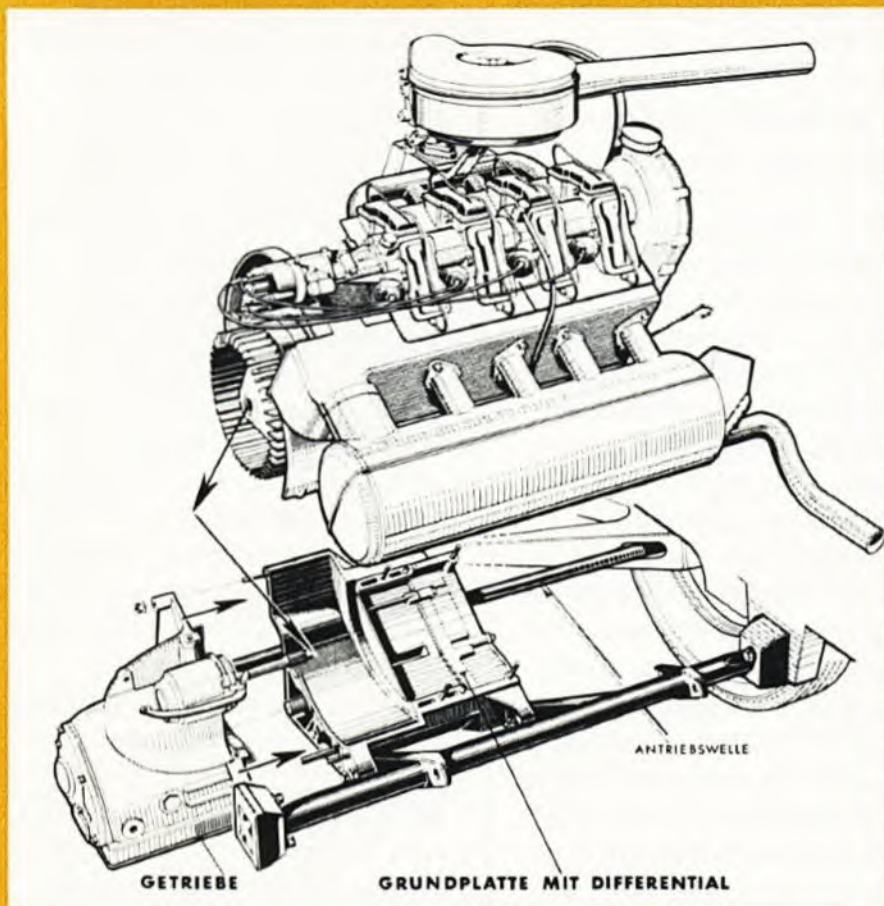
Ganz nebenbei, doch nicht weniger wichtig, ist zu vermerken, daß sich dieser so überaus spurtfreudige Wagen durch einen genügsamen **Verbrauch** hervor tut. Zwar hat jeder Fahrer den Verbrauch, den er auf Grund seiner Fahrweise, der Zuladung und der landschaftlichen Gegebenheiten verdient. Aber die Verbrauchskurve selbst verdient ebenfalls, daß man sie eingehend betrachtet. Denn sie weist aus, daß man bei einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von 110 km/h nur genau 7,5 Liter verbraucht und bei 80 km/h mit just 5,5 Litern auskommt.

### Vorteile der Luftkühlung

Klarer Fall: der quer im Heck stehende NSU-Vierzylinder ist **luftgekühlt**. Sie wissen auch ohne große Erklärungen, welcher Art die Vorteile dieser Kühlung sind: die Betriebstemperatur wird schnell erreicht, es gibt keinen Ärger mit Wasserpumpe, Frostschutzmittel und anfälligen Kühlwasserschläuchen. Hier sitzt direkt auf der Kurbelwelle ein Gebläserad, das (ohne anfälligen Keilriemen)

unter allen Betriebsbedingungen zwangsläufig für ausreichende Kühlung sorgt. Sie meinen, ein luftgekühlter Motor sei lauter als ein wassergekühlter? Theoretisch haben Sie recht, aber nur theoretisch. Wir kennen wassergekühlte Motoren, die ausgesprochen laut sind; weil beispielsweise der Massenausgleich ungenügend, der Ventiltrieb ungeschickt, der Kühlerventilator ungünstig und das Ansauggeräusch des Vergasers schlecht gedämpft ist. Und diese Fehler kann auch eine Wasserkühlung nur zum Teil vertuschen. Ein luftgekühlter Motor hingegen verzeiht konstruktive Nachlässigkeiten und fertigungstechnische Knauserigkeit nicht. Er muß kerngesund sein. Und Ihr Ohr wird schon nach wenigen Augenblicken konstatieren, daß der vollkommen vibrationslose Leerlauf und das turbinengleiche Summen des NSU-Vierzylinders auf solche kerngesunden Anlagen schließen lassen. Und deshalb ist er für das Ohr niemals störend.

Außerdem aber kommt es noch darauf an, wo der Motor sitzt: ein Frontmotor entwickelt seine Aktivität unmittelbar vor dem Fahrer. Der Heckmotor mit seinen kurzen Übertragungswegen zu den angetriebenen Rädern dagegen bleibt akustisch unauffällig im Hintergrund.



den sah, nur weil der Kupplungsbelag erneuert werden mußte.

Die Wirtschaftlichkeit des Prinz 1000 ergibt sich also nicht nur aus Verbrauch, fiskalischer Belastung und Unterhaltskosten – die Wirtschaftlichkeit der ständigen Einsatzbereitschaft ist konstruktiv eingeplant.

Daß wir bei NSU auf diesen Motor stolz sind, liegt nur zum kleineren Teil an der eigenen Freude über den Erfolg. Zum größeren Teil freuen wir uns darüber, dem passionierten Autofahrer im Rahmen der Tausender-Klasse ein Serientriebwerk anbieten zu können, **das die Eigenschaften eines rassigen Hochleistungsmotors mit den Vorzügen eines bulligen Gebrauchsmotors großer Lebensdauer gekonnt vereinigt.**

### Auf das Leistungsgewicht kommt es an

Aber selbst wenn es Sie nicht interessiert, was eine obenliegende Nockenwelle ist und warum fünf Kurbelwellenlager besser sind als drei – interessieren wird Sie ganz bestimmt, was am Ende im täglichen Fahrbetrieb dabei herauskommt, welche **Fahrleistungen** daraus resultieren. Nun – vor zwei oder drei Jahren wäre ein Mittelklassewagen, der 135 km/h in der Spitze geht, achtungsvoller Aufmerksamkeit ge-

### Auch das gehört zur Wirtschaftlichkeit

Mit hoher Leistung, gutmütigem Alltagsverhalten, sparsamem Verbrauch und vorteilhafter (und angenehm leiser) Luftkühlung ist die Liste der positiven Punkte dieses Motors noch nicht erschöpft. Im Zeitalter des Arbeitskräftemangels und der überfüllten Werkstätten hat man sich in Neckarsulm sehr intensive Gedanken um

die **Instandhaltung** gemacht. Das Resultat dieser besitzerfreundlichen Überlegungen: **Kupplung und Getriebe können im Falle des Falles in einer halben Stunde demontiert werden**, ohne daß der Motor ausgebaut werden mußte. Was das, was hier mit einem Satz gesagt ist, in der Praxis bedeutet, wird jeder ermessen können, der seinen Wagen schon einmal für einige Tage in einer Werkstatt verschwin-

würdigt worden. Und selbst heute noch finden sich wohlrenommierte Wagen dieser Klasse, die eine solche **Spitzengeschwindigkeit** gerade eben erreichen. Der Prinz 1000 macht die 135 km/h auf der Autobahn glatt, wobei das beruhigende Gefühl mitfährt, dem Motor dabei nicht wehzutun. Und das liest sich nicht nur schön – das ist ein Wort. Nun weiß aber jeder, der seinen Führerschein nicht erst seit gestern in der Tasche hat, daß hohe Reisedurchschnitte keineswegs von der Spitzengeschwindigkeit allein abhängen. Neben einigen anderen Faktoren

(z.B. Straßenlage, Kurvenverhalten, Bremsen) wird der gute Reisedurchschnitt von der **Beschleunigung** bestimmt.

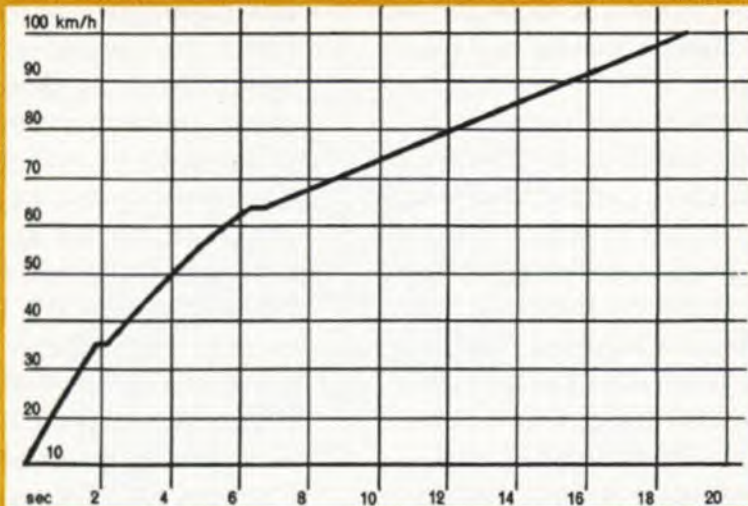
Wer heute auf unseren heftig befahrenen Straßen mit dem stark gemischten Verkehr zügig vorankommen will, der muß in erster Linie auf die stramme Beschleunigung vertrauen können. Hier ist das Stichwort **Leistungsgewicht** fällig. Denn günstiges Drehmoment und prächtige PS-Zahl nützen nicht viel, wenn das Eigengewicht des Wagens zu groß ist. Einen Schlagball kann man 80 Meter weit werfen,

eine gleich große Eisenkugel kaum 20. Also: je geringer das Eigengewicht im Vergleich zur Leistung, desto vehementer die Beschleunigung. Der Prinz 1000 wiegt vollgetankt ca. 640 kg. Auf die Leistung von 43 PS bezogen ergibt das ein Leistungsgewicht von nur 14,9 Kilogramm pro PS. Und das ist eine stolze Zahl; denn der prinzliche Vierzylinder-Wagen bewegt sich damit in illustrierter Gesellschaft: Der Porsche (60 PS) verbucht 15,6 kg/PS, der rallye-erprobte SAAB (52 PS) 16,8 kg/PS – um nur einige wenige Beispiele zu nennen.

## BESCHLEUNIGUNG = SICHERHEIT

Und so stolz wie das Leistungsgewicht sind demzufolge auch die **Beschleunigungszeiten**, wie sie die Kurve deutlich aufzeigt. Von 0 auf 80 km/h in 11,5 sec und von 0 auf 100 km/h in 18,7 sec zu kommen, bedeutet, daß die Fahrer



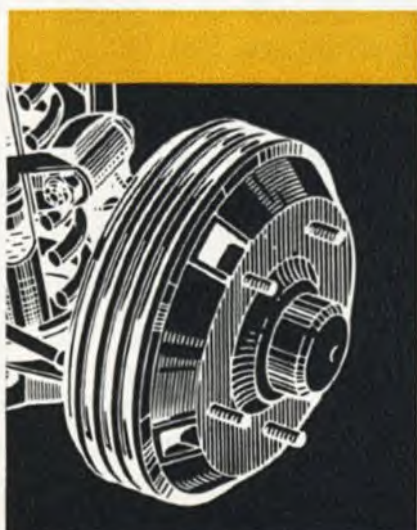
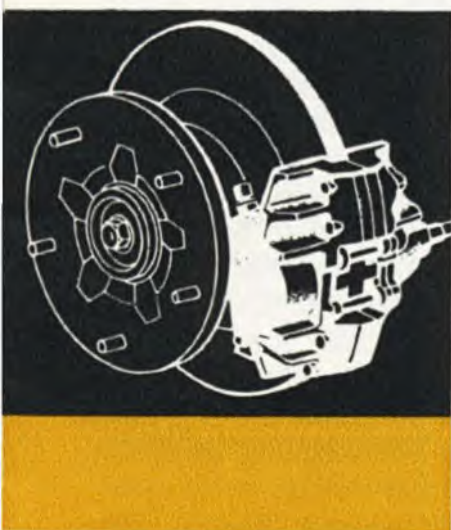


vieler anderer Wagen (auch höherer Hubraumklassen) beim Ampelstart nur das markante Heck des großen Prinzen zu sehen bekommen und obendrein möglicherweise Mühe haben, es wenigstens nicht aus den Augen zu verlieren. Ganz abgesehen davon, daß das Fahren in einem so quicken Auto ganz einfach Spaß machen muß (wenn man nicht zu denen gehört, die das Autofahren mißmutig nur als eine unvermeidliche Form der Fortbewegung betrachten) – abgesehen von der Freude also bedeutet die flinke Beschleunigung so etwas wie eine halbe Lebensversicherung: einen schnell fahrenden Laster auf enger Landstraße mit voll ausgedrehtem dritten Gang blitzschnell passieren zu können – das kann bei starkem

Gegenverkehr und unvermutet auftauchenden Gefahrensituationen den Unterschied zwischen Glück und Unglück bedeuten. Und wenn Sie uns dann in diesem Zusammenhang schon weiter fragen: **die**

**enorme Bergsteigefähigkeit des großen Prinzen mit seinem erbaulichen Leistungsgewicht ist ein Punkt, den Sie ganz besonders schätzen werden, weil er wesentlich zur Fahrfreude beiträgt.**





Und Freude machen auch die **Bremsen**. Die serienmäßigen Trommelbremsen an allen vier Rädern stellen die letzte Entwicklungsstufe dieser Bremsart dar. Sie greifen weich und progressiv und werden allen Situationen gerecht.

Sollten Sie zu den ganz forschenden Fahrern gehören, viel in den Bergen herumfahren, jede Kurve erst im allerletzten Augenblick anbremsen – dann würden wir die gegen Aufpreis lieferbaren ATE-Dunlop-Scheibenbremsen für die Vorderräder empfehlen.

### **Es gibt zwei Gruppen von Fahrern**

Sie werden es schon gemerkt haben: wenn es Ihnen nur darum geht, ganz beschaulich und ganz egal wie von hier nach da zu kommen, wenn es Ihnen vollkommen gleichgültig ist, was sich unter dem Blech der Motorhaube abspielt, wenn Sie nur Repräsentation – heute sagt man stilvoll 'Geltungsnutzen' – spazierenfahren wollen, wenn Ihnen die der Sicherheit so dienliche Beschleunigung gleichgültig und Ihnen ein Riesenauto lieber ist als ein gutes und vernünftiges Auto, und wenn Sie in der Größe des Kofferraumes den einzigen Maßstab für die Beurteilung der Güte eines Automobils sehen, dann – ja, dann müssen wir fürchten, daß andere Autos für Sie geeigneter sind. Aber wir glauben nicht, daß Sie bei nüchterner Betrachtung und kühlem Vergleich zu dieser Meinung kommen können.

**Denn dem Gesichtspunkt 'Sicherheit durch Fahrleistungen' wird man sich vernünftigerweise kaum verschließen können.**

# ZUM THEMA STRASSENLAGE



## Straßenlage, die nicht auf dem Papier steht

Zu diesen Überlegungen gehört selbstverständlich auch die **Straßenlage**. Das ist übrigens ein sehr komplexer, vielschichtiger Begriff. Besser als dieses etwas vage Stichwort ist **Fahrverhalten**. Also die Spursicherheit, das Verhalten in Kurven bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die Eigenarten des Wagens beim Abbremsen, die Lage des Schwerpunktes, die Veränderung des Schwerpunktes bei unterschiedlicher Belastung und ähnliche Dinge

mehr. Zunächst: je tiefer der **Schwerpunkt**, desto besser die Bodenhaftung. Auch ohne eingehendere Kenntnis der Fahrphysik leuchtet ein, daß ein hochbeiniger Wagen (mit relativ hochliegendem Schwerpunkt) in scharfen oder schnellen Kurven der Fliehkraft leichter zum Opfer fällt als ein Auto mit tiefliegendem Schwerpunkt. Denn je höher der Schwerpunkt, desto länger der Hebelarm, an dem die Fliehkraft ansetzen kann.

Die modernen Rennwagen, bei denen die Räder höher sind als die Karosserie, beweisen das in extrem positivem Sinne sehr anschaulich. Die echte Sicherheit der Straßenlage hängt in entscheidendem Maße davon ab, daß jedes Rad ständig bündigen Kontakt mit der Fahrbahn hat – ganz gleichgültig, wie diese Fahrbahn aussieht. Jedes Rad sollte also völlig unabhängig vom anderen sein, um

ganz unbeeinflußt von der Bewegung des anderen Rades den optimalen Fahrbahnkontakt herstellen zu können. Das ist natürlich alles längst bekannt, wird aber aus Gründen der Fertigungskosten auch heute noch gern ignoriert. Bei der Konstruktion des Prinz 1000 fiel diese selbstverständliche Forderung natürlich nicht der kaufmännischen Kalkulation zum Opfer; alle vier Räder sind unabhängig aufgehängt.

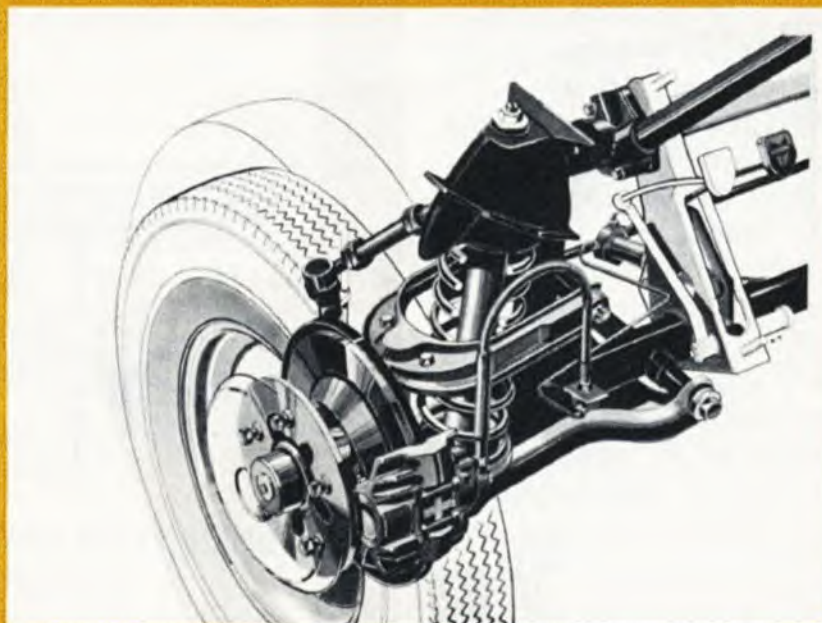
## Vorderräder an Dreieckslenkern

Die **Vorderachse** ist eine konsequente Weiterentwicklung der beim Prinz 4 bewährten Konstruktion: an einem U-förmig gebogenen Achsträger sind die beiden Vorderräder an jeweils zwei trapezförmigen Dreieckslenkern aufgehängt. Schraubenfedern, die hydraulische, doppelt wirkende Stoßdämpfer umschließen, schlucken alle Unebenheiten der Fahrbahn, und ein zusätzlicher **Querstabilisator** verringert die Seitenneigung in Kurven auf ein kaum wahrnehmbares Mindestmaß.

Da wir gerade bei der Vorderachse sind: die **Lenkung** ist eine jener zielgenauen Zahnstangenlenkungen, die dem Fahrer statt schwammiger Indirektheit das unmittelbare Gefühl für das vermittelt, was der Wagen macht oder machen will. Mit drei Lenkradumdrehungen von Anschlag

zu Anschlag ist sie aus diesem Grunde auch angenehm direkt übersetzt, ohne dabei nervös zu sein; man hat den Wagen in jeder Situation im

wahrsten Sinne des Wortes in der Hand. Daß die Zahnstangenlenkung automatisch nachregulierend ausgelegt ist, bedeutet eine erfreuliche



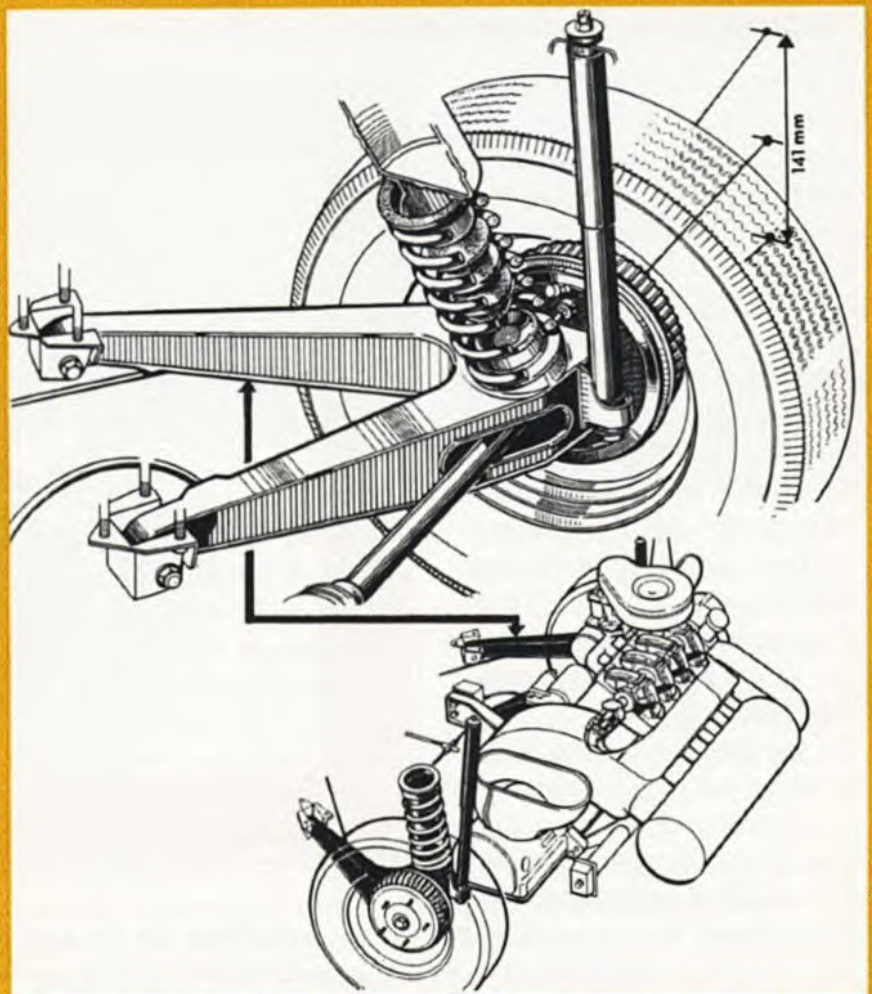
Zugabe. Im übrigen ist sie genauso **wartungsfrei** wie das ganze Fahrwerk.

## Selbstverständlich Schraubenfedern

Die Hinterräder sind an **Schräglenkern** aufgehängt, durch Schraubenfedern abgefangen und durch hydraulische, doppelt wirkende Stoßdämpfer in ihrer Bewegung gebündelt. Diese Stoßdämpfer sitzen übrigens nicht in den Schraubenfedern wie vorne, sondern sind an der Verlängerung der Schrägschwinge hinter der Feder angeordnet, arbeiten folglich über einen größeren Weg und können so sehr wirkungsvoll tätig sein. Mit den Schrägschwingen wird eine sehr exakte Radführung gesichert, die X-Beinigkeit simpler Pendelachsen vermieden (die Hinterräder haben hier leicht negativen Sturz), und das Kurvenverhalten wird ganz wesentlich zum Guten beeinflusst. Denn diese Schräglenkern haben ein gewisses Eigenlenkverhalten; das bedeutet, daß das kurvenäußere Hinterrad, das in scharfen oder schnellen Kurven stark belastet wird, jener Erscheinung entgegenwirkt, die frühere Wagen mit hintenliegendem Motor in den Verfall gebracht hat, böse Übersteuerer, sprich: Heckschleuderer zu sein. Denn unter **Übersteuern** versteht man die Neigung

eines Automobils, mit dem Heck auszubrechen; das **Untersteuern** bedeutet logischerweise das Gegenteil: Der Wagen hat das Bestreben, über die eingeschlagenen Vorderräder hinweg geradeaus zu schieben. Das Ideal ist ein nahezu neutrales Kurvenverhalten mit einer ganz leichten Tendenz zum Übersteuern, weil in extremen Fällen das Übersteuern

durch Lenkkorrekturen müheloser zu beherrschen ist. Beim Prinz 1000 ist dieses Ideal erreicht: wie an einer Schnur geführt zieht er lässig und mit großer Sicherheitsreserve durch die schnellsten und tückischsten Kurven. Das berühmte Trampeln, das seitliche Versetzen starrer Hinterachsen, ist dem Prinz 1000 verständlicherweise unbekannt.





# WAS IST MIT DEM FAHRKOMFORT ?

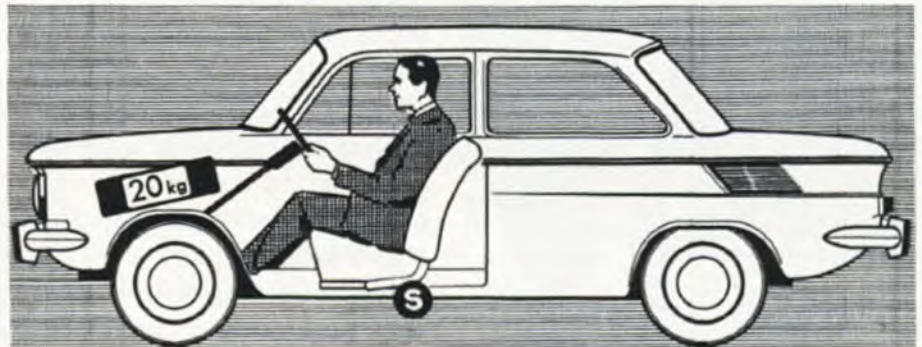
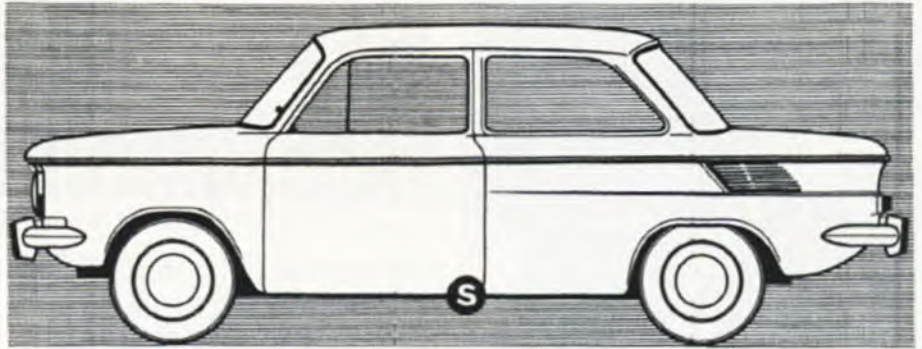
All das kommt natürlich dem **Fahrkomfort** zugute. Wir würden lügen, wollten wir behaupten, der Prinz 1000 sei so weich gefedert wie ein dicker Amerikaner. Aber wir sind andererseits davon überzeugt, daß die für die Qualität der Straßenlage so entscheidende **Federungscharakteristik** den Insassen einen erbaulichen Fahrkomfort vermittelt. Das liegt nicht zuletzt daran, daß auch die Fahrgäste im Fond weit vor der Hinterachse und nicht in ihrer unmittelbaren Nähe sitzen. Gerade Passagiere, die leicht unter jenem Unwohlsein leiden, das der Seekrankheit so ähnlich ist, werden das Fehlen jeglicher Art von Schaukeln, Nachschwingen und Federungs-nicken mit großem Behagen konstatieren.

## Welche Konstruktion ist besser?

Zugegeben: Wagen mit Frontantrieb haben zweifellos ihre Vorteile, wenn die technische Problematik beherrscht und die konstruktive Auslegung im Rahmen des Möglichen vernünftig gestaltet wurde. Aber es ist keineswegs so, daß grundsätzlich

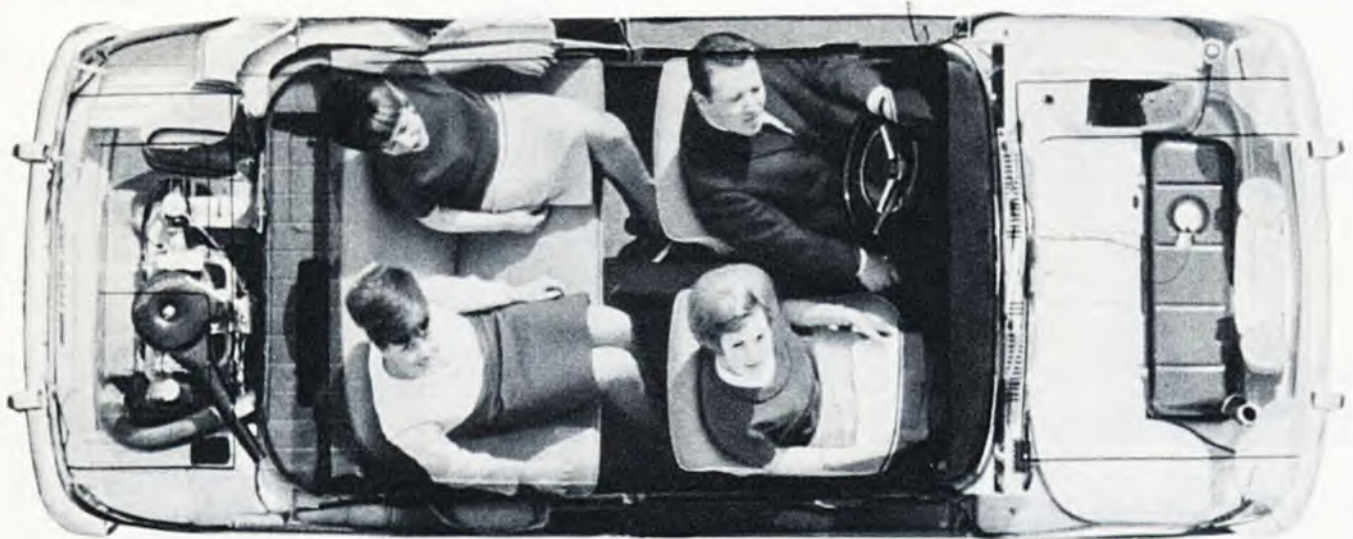
ein Fronttriebler allein schon vom Prinzip her jeder anderen Bauweise überlegen wäre. Es gibt genügend Beispiele, wo die Vorteile durch eine ganze Reihe von Nachteilen überbezahlt wurden. Und ebenso einleuchtend ist es, daß ein Heckmotorwagen nicht automatisch vom Prinzip her allen anderen Lösungen überlegen wäre. Es kommt – hier wie überall – auf das Gewußt-Wie an. Beim großen Prinz nun wurden alle Vorteile der **Heckmotorbauweise** konsequent und mit viel Überlegung genutzt. Dazu gehört neben vielen anderen technischen Details die gedrungene Bauweise, das Zusammenfassen von Motor und Antrieb und – das scheint uns ein sehr wichtiger Punkt – die stets ausgezeichnete Belastung der angetriebenen Räder: **auf unbefestigten Straßen und Wegen, in Schnee und Eis, am Berg und beim scharfen Beschleunigen wird der kundige Kraftfahrer diese Vorzüge mit dem Prinz 1000 klar ausspielen können.** Um so mehr, als die gleichmäßige Gewichtsverteilung bei allen Belastungszuständen unbedingt gewährleistet ist.

Die Lastverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse und damit die Lage des Schwerpunktes verändern sich so gut wie gar nicht. Die Unterschiede zwischen Vorderachs- und Hinterachsbelastung bei der unterschiedlichen Besetzung von einer Person mit etwas Gepäck bis zu vier Personen mit Gepäck bleiben so gering, daß man praktisch von konstanter Gewichtsverteilung sprechen kann. Der Schwerpunkt – beim Prinz 1000 L besonders tief und damit günstig gelegen – wandert bei Vier-Personen-Belastung um nur wenige Prozent-Bruchteile nach hinten.



## Alles im Lot

Die klare Konsequenz ist, daß das hervorragende Fahr- und Kurvenverhalten und natürlich auch die Lenksicherheit unter allen Belastungszuständen erhalten bleiben. Es bedarf beim Prinz 1000 keiner Sandsäcke im Kofferraum zur Belastung der leer drehenden Hinterräder und damit zur Verbesserung der Bodenhaftung und Straßenlage. Erklärlicherweise drückt auch kein überladener Kofferraum den Wagen hinten in die Knie und hebt seine Nase in die Höhe; die Lenkeigenschaften



bleiben konstant, es ist immer alles hübsch im Lot. Dieser Punkt ist viel entscheidender, als das beim ersten Überlegen scheint. Was den Kofferraum des Prinz 1000 angeht: Rund 350 Liter Stauraum unter der Vorderhaube und hinter der Fondbank dieses Wagens sind ja nicht gerade wenig, zumal bei einer zulässigen Nutzlast von 400 kg außerordentlich schweres Gepäck bedenkenlos geladen werden kann. Im übrigen läßt sich die Rückenlehne der hinteren Sitzbank nach vorn umlegen. Das schafft die Voraussetzungen dafür, auch im Prinz sperrige Güter transportieren zu können. Und wenn Sie nur zu zweit in Urlaub fahren, läßt sich da der halbe Hausrat, ausreichend für eine Dreimonatsreise, verstauen. Nebenbei bemerkt steht das

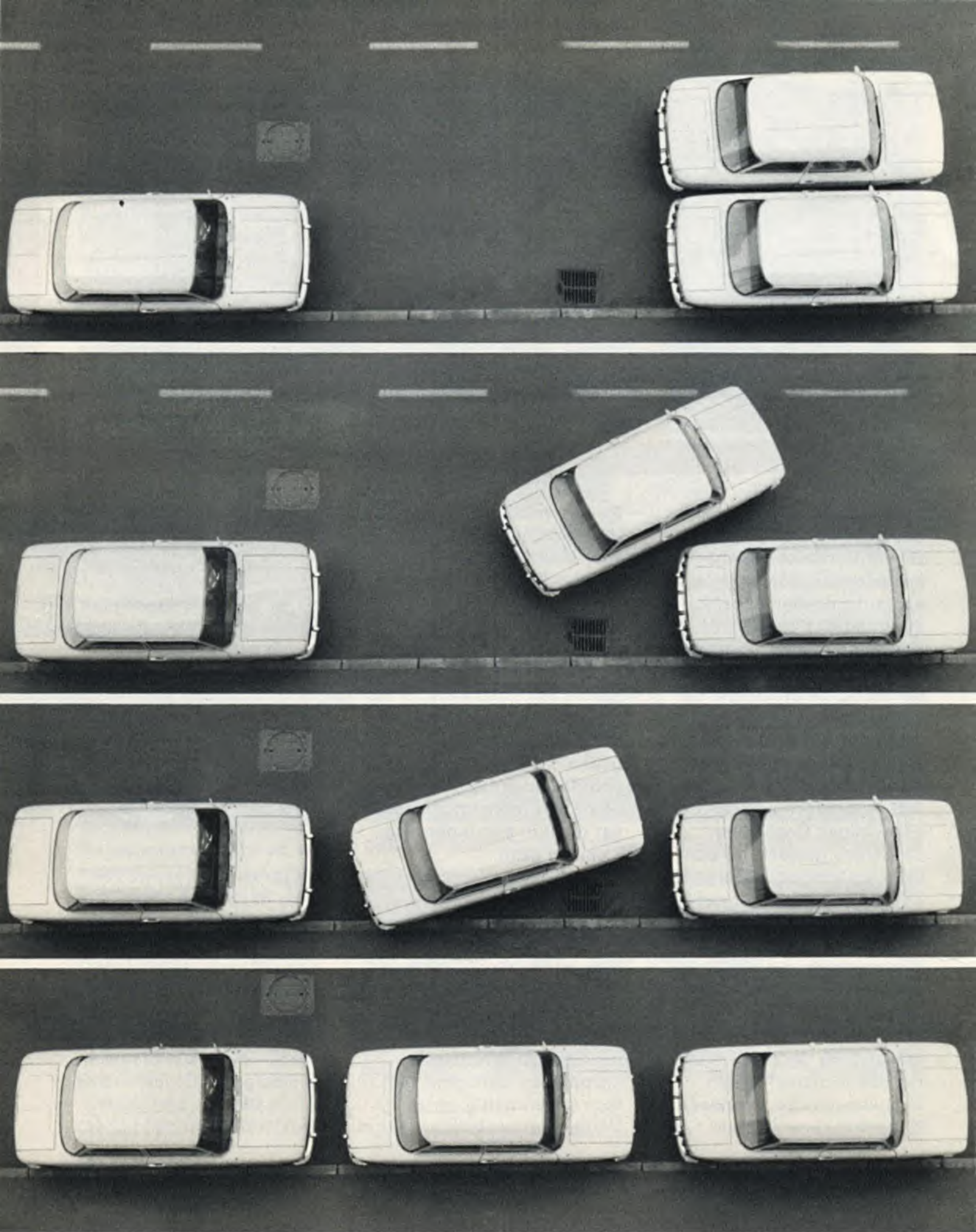
**Reserverad** vorn unter der Haube an einer sehr platzsparenden Stelle. Und den 37 Liter-**Benzintank** müßte man suchen, wenn der Tankstutzen nicht (vor jedem fremden Zugriff geschützt) ebenfalls vorn unter der Haube zu finden wäre. Er ist übrigens so plziert und durch eine Sperrwand so gegen die Haube geschützt, daß Benzingeruch nicht in den Kofferraum und schon gar nicht in den Innenraum kommen kann.

### Wie steht's mit dem Innenraum?

Ach ja: die **Geräumigkeit**. Ein Auto darf heute nicht zu klein sein. Aber auch nicht zu groß. Der Platz auf unseren Straßen wird immer knapper. Es wäre ganz einfach unvernünftig, einen Wagen nur deshalb um 50 cm



länger zu machen, weil er dann nach mehr aussieht; denn der Geräumigkeit des Passagiertraumes kämen diese 50 cm ja keinesfalls zunutze. Diese 50 cm würden Ihnen aber in der nächsten halben Stunde schon im Wege sein, wenn Sie nach geduldigem Suchen endlich eine halbwegs brauchbare Parklücke gefunden haben.



Das oft mißbrauchte Schlagwort vom Auto, das innen größer ist als außen – beim Prinz 1000 L wurde es Wirklichkeit. Die folgende Vergleichsliste zeigt, daß es bei NSU keine leere Redensart ist:

|                                 | Prinz 1000 L | Fabrikat A *) | B *)       | C *)       | D *)       |
|---------------------------------|--------------|---------------|------------|------------|------------|
| Ellenbogenweite vorn            | 1275 mm      | 1210 mm       | 1230 mm    | 1310 mm    | 1270 mm    |
| Ellenbogenweite hinten          | 1420 mm      | 1300 mm       | 1330 mm    | 1300 mm    | 1250 mm    |
| Sitztiefe vorn                  | 460 mm       | 455 mm        | 480 mm     | 460 mm     | 470 mm     |
| Sitztiefe hinten                | 460 mm       | 455 mm        | 460 mm     | 420 mm     | 460 mm     |
| Kopfhöhe vorn                   | 960 mm       | 980 mm        | 960 mm     | 950 mm     | 910 mm     |
| Kopfhöhe hinten                 | 955 mm       | 860 mm        | 890 mm     | 870 mm     | 860 mm     |
| Kniefreiheit auf den Rücksitzen | 610/730 mm   | 575/705 mm    | 660/780 mm | 600/705 mm | 630/780 mm |

Sie sehen: trotz seiner kompakten Außenabmessungen macht der Prinz 1000 unter seinen zum Teil größeren Konkurrenten eine sehr gute Figur. Und die Tatsache, daß er bei einer Nutzlast von 400 kg als Fünfsitzer zugelassen wurde, ist keine theoretische: drei Leute lassen sich auf der hinteren Sitzbank mit ihrer Ellenbogenbreite von 1,42 Meter auch wirklich unterbringen.

### Ist ein schwerer „Kasten“ besser?

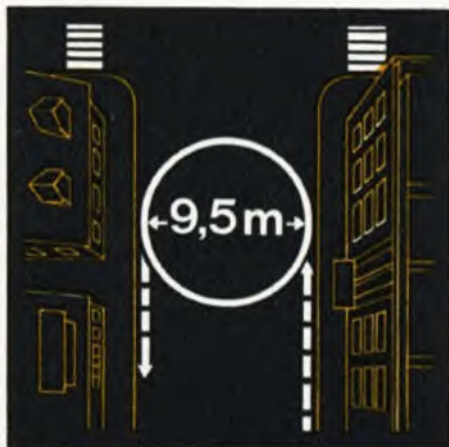
Dem Gewicht nach ist der Prinz 1000 der „leichteste“ Tausender in der Reihe seiner Konkurrenten. Demnach könnten Sie auf den Gedanken kommen, nicht den realen Gegenwert zu erhalten, den Sie mit Recht erwarten. Gekonnter **Leichtbau** kostet Geld, und zwar unser Geld. Einen klotzigen Rah-

men altväterlicher Art zu bauen, ist billig und einfach.

Dafür wiegt er dann aber auch ganz schön. Doch leicht gebaut ist bestimmt nicht gleichbedeutend mit windig gebaut – glauben Sie das ja nicht. Denken Sie beispielsweise an die Düsenflugzeuge, die ohne moderne Leichtbaumethode gar nicht vorstellbar wären und die viel größere Belastungen ertragen müssen als ein Automobil. Lassen Sie sich also nicht irritieren: eine Präzisionsarmbanduhr kauft man auch nicht nach Größe und Gewicht. Und nicht jener Radioapparat ist der beste, der am meisten wiegt und eine ganze Zimmerwand ausfüllt. Warum wollen Sie unnützes, totes Gewicht umherfahren? Das alles müßten Sie im täglichen Betrieb aus eigener Tasche teuer bezahlen. Und das erscheint uns sinnlos.

\*) Zu den Fabrikatsbezeichnungen A, B, C und D, die für existente Automobile stehen, wäre zu sagen, daß hier aus Gründen der Fairneß keine Typennamen genannt wurden.

## Wendig muß ein moderner Wagen sein



Sinnlos wäre es auch, einem spritzigen Wagen wie dem Prinz 1000 einen **Wendekreis** mit auf den Weg zu geben, der über 10 Meter liegt – wie das heute leider noch die Regel ist. Der Prinz 1000 kommt mit 9,5 m aus! Im Verein mit der handlichen, präzisen Lenkung, die nur drei Lenkradumdrehungen benötigt, ergibt das eine Handlichkeit und Wendigkeit, die heutzutage nicht nur bitter nötig, sondern auch höchst angenehm ist; sie macht das Fahren leicht und mühelos – der Spaß an der Freude des Fahrens verdoppelt sich. Wenn andere im Schweiß ihres Angesichts heftig kurbelnd in eine enge Parklücke rangieren, bug-

sieren Sie den großen Prinz lächelnd mit zwei kurzen Lenkradbewegungen in den gleichen, für Sie nicht zu knappen Raum. Dabei kommt Ihnen die gute Übersicht nach allen Seiten ebenso zustatten wie das Fehlen ärgerlichen Karosserieüberhangs vorn und hinten. Man sieht gut im Prinz. Die **Sicht** über die relativ kurze Vorderhaube ist nicht zu überbieten, und die großzügige Heckscheibe läßt über nichts im unklaren, was sich hinter dem Wagen abspielt. Die Gesamtfensterfläche des Prinzen beträgt 2 Quadratmeter. Neben der guten Sicht für den Fahrer bedeutet das: heller, luftiger Innenraum und hervorragender Überblick auch für die Passagiere im Fond.





**Gute Sicht -  
gut gesehen werden**



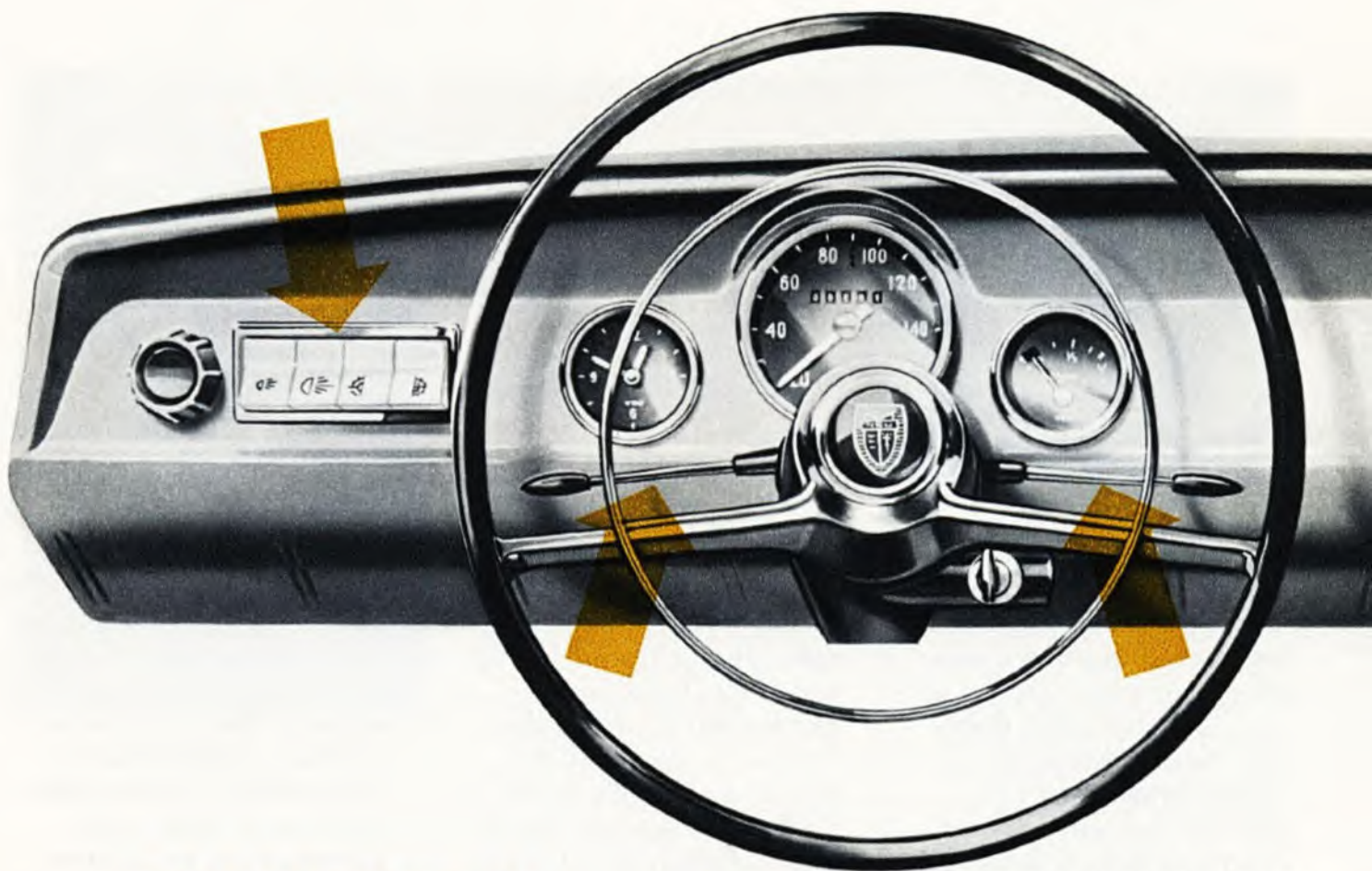
Wer mit einem schnellen Wagen bei Nacht unterwegs ist, tut gut daran, auch der **Beleuchtung** seine besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die markanten **Oval-Breitbandscheinwerfer** (selbstverständlich mit asymmetrischem Abblendlicht) sind keine Erfindung der Stilisten; auch hier waren nüchterne Überlegungen am Werke: je größer der Durchmesser eines Scheinwerfers, desto größer die Ausbeute an Licht. So große Scheinwerfer, wie wir sie haben wollten, gibt's aber nicht. Also? Also haben wir von

den Riesenscheinwerfern oben und unten das Überflüssige abgeschnitten; denn was gebraucht wird, ist nur der breite, bandförmige Schein, der die Fahrbahn intensiv ausleuchtet. So kommt es, daß die Breite des Oval-Scheinwerfers bei gleicher Lichtfülle dem Durchmesser eines gewöhnlichen Riesenscheinwerfers entspricht. Das wäre die aktive Seite der Nachtfahrerei.

Die passive Seite – nämlich das beruhigende Gefühl des Gesehenwerdens – ist ebenso gut gelöst: die Funktionen der Heckbeleuchtung wurden vorausschauend im Rahmen zukünftiger europäischer Verkehrsbestimmungen dreigeteilt. Eine gelbe Lampe für das Blinklicht, eine rote für das Bremslicht und eine weitere rote für das Schlußlicht. Alle drei klar und deutlich

voneinander abgesetzt, alle drei unverwechselbar. In den Blinkleuchten sind übrigens die serienmäßigen Rückfahr-scheinwerfer untergebracht, während die Schlußlichter die Beleuchtung des rückwärtigen Nummernschildes und – nach innen – des Motorraumes mit übernehmen. Über die klare, funktionelle Konzeption der Prinz-Beleuchtung hinaus geben Oval-Breitbandscheinwerfer und dreigeteilte **Heckleuchten** der wohlgerateten Karosserieform einen erfreulichen Akzent praktischer Individualität.





## AUSSTATTUNG MIT GESCHMACK

Auch in der **Innenausstattung** manifestiert sich das Bemühen, praktischen Nutzen mit angenehmer Handhabung und erfreulichem Komfort zu verbinden. Eine wirkungsvolle Heizung und eine intensive Belüftung sind so selbstverständlich, daß darüber nicht gesprochen zu werden braucht. Der Scheibenwischer hat eine Zweistufenschaltung, und ein Scheibenwascher gehört

auch dazu. Eine Leiste mit griffgünstig angeordneten Kipptasten enthält die Schalter für die Parkleuchten, für Standlicht und Fernlicht. Unmittelbar vor dem Fahrer ist das kreisrunde, gut ablesbare Zeigertachometer untergebracht, rechts von einer Benzinuhr und links von einer elektrischen Zeituhr flankiert. Abgeblendet wird mit einer leichten Fingerbewegung der rechten Hand: der Hebel liegt

unmittelbar unter dem Lenkrad, er betätigt auch die serienmäßige Lichthupe. Die Richtungsblinker werden von einem links unter dem Lenkrad angebrachten Hebelschalter betätigt.

Selbstverständlich sind: Handschuhkasten, Haltegriff für den Beifahrer, Aschenbecher vorn und hinten, Signalring, Kleiderhaken, Halteschlaufen für die Fondgäste, Make up-Spiegel in der rechten Sonnenblende. Nicht so selbstverständlich für einen Wagen dieser Klasse: eine Steckdose zum Anschluß beispielsweise einer Handlampe oder eines Trockenrasierers; auch die rechte Tür läßt sich von

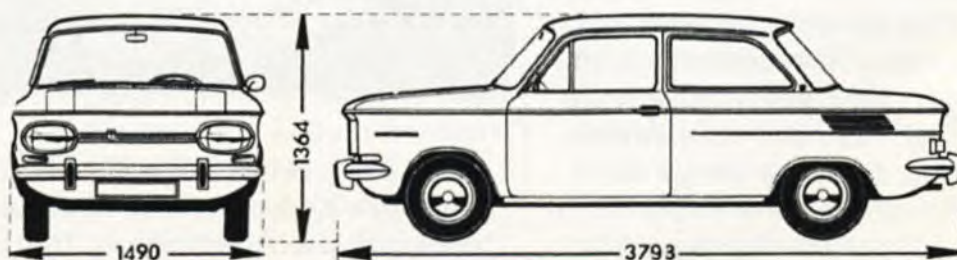
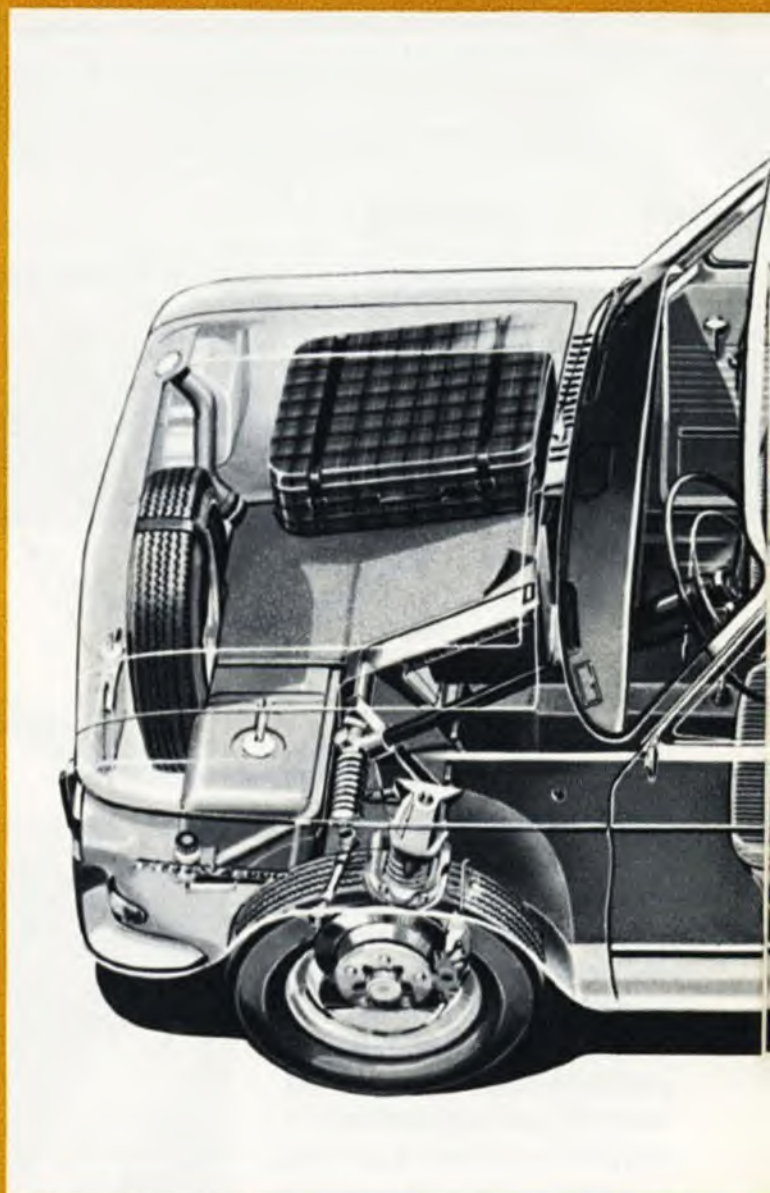
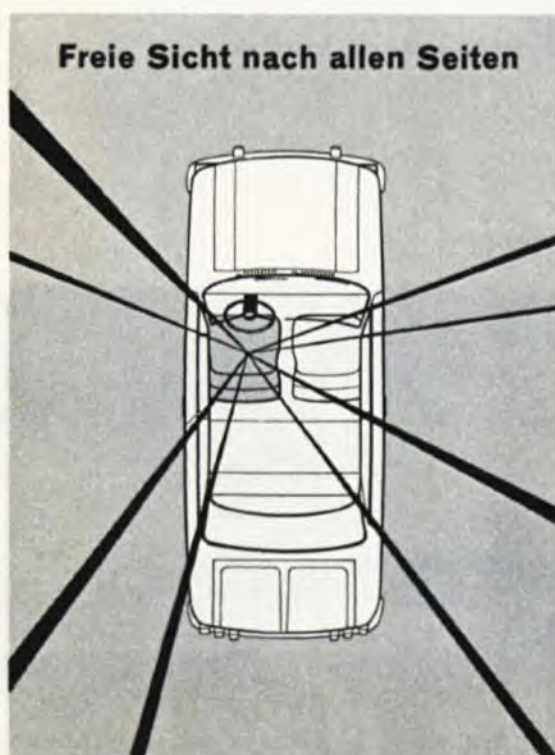


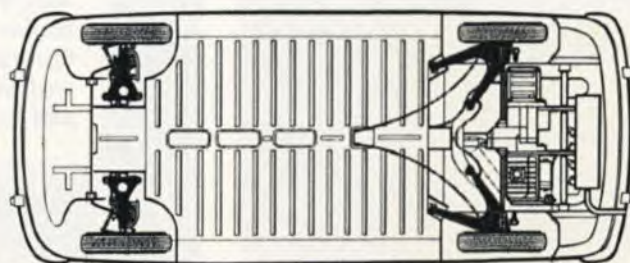
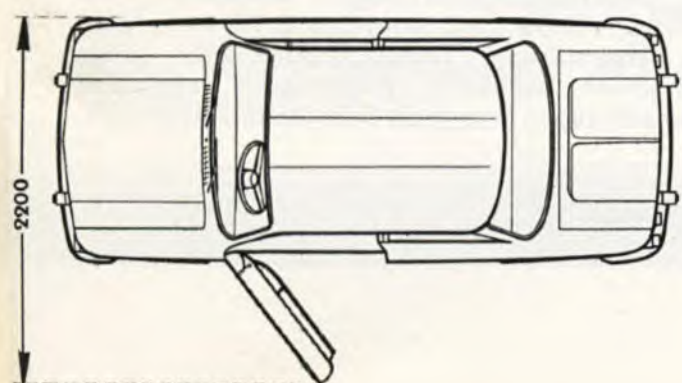
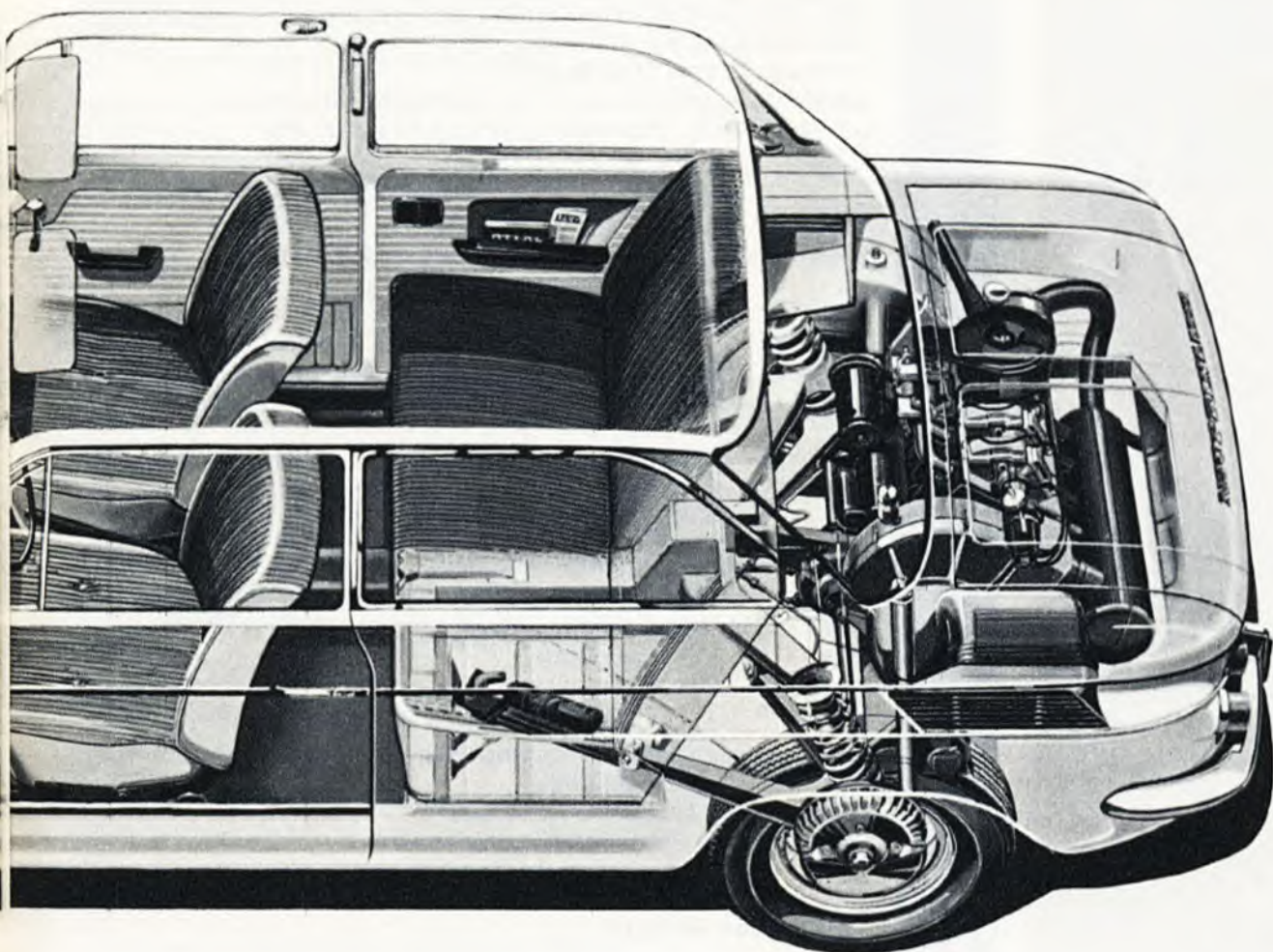
außen verschließen, was nicht nur Kavalieren imponieren dürfte; die Stoßstangenhörner haben Gummipuffer; die Vordersitzlehnen sind mit einer Drei-Stufen-Verstellung versehen; an allen Sitzen gibt es Armlehnen, und für die Fondpassagiere sind neben den Armstützen noch Ablagefächer vorgesehen – dafür haben Fahrer und Beifahrer Taschen in den Türen. Ein weiteres Plus: Ausstellbare hintere Seitenscheiben. Und ein Ding mit Pfiff ist die hintere Rückenlehne – wir sprachen schon davon: sie läßt sich nach vorn umklappen, wodurch der ganze Fondraum zum Gepäckraum für sperriges Ladegut wird.



**Und zum KUNDENDIENST muß der Prinz 1000 L nur alle 7500 km. Auch das kann man als besitzerfreundliche Ausstattung (technischer Art) betrachten.**

# WICHTIGE MASS- NAHMEN





# ZAHLEN, BITTE

## **Motor**

1000 ccm-Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, luftgekühlt, mit obenliegender Nockenwelle  
Bohrung 69 mm, Hub 66,6 mm  
Verdichtungsverhältnis 7,7:1; maximales Drehmoment 7,3 mkg bei 2000 U/min, maximale Leistung 43 (DIN) PS

## **Kühlung**

Drehzahlabhängige Zwangskühlung durch Gebläse

## **Vergaser**

Fallstromvergaser mit Starteinrichtung und Beschleunigerpumpe

## **Kraftstoffanlage**

37 Liter-Kraftstofftank vorn unter der Kofferraumhaube; Benzin-einfüllstutzen geruchfrei abgeteilt. Kraftstoffkontrolle durch elektrische Anzeige; Kraftstoffförderung durch Membranpumpe, mechanisch angetrieben; Luftfilterung durch Ölbadfilter

## **Getriebe**

Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit exakt geführten Gängen, leicht zu schalten  
Untersetzung Motor-Getriebe 2,05 : 1  
Untersetzung Getriebe-Hinterräder 3,78 : 1

## **Elektrische Anlage**

Drei-Aggregat-Anlage, 6 V/66 Ah-Batterie, 6 V-Zündspule; Zündkerzen W 200 T 30  
Scheinwerfer 40/45 Watt

## **Radachsen und Federung**

Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckslenkern vorn, an Schräglenkern hinten. Wartungsfrei gelagert. Abfederung aller Räder durch Schraubenfedern mit progressiver Wirkung. Vorn Querstabilisator. Hydraulische Teleskopstoßdämpfer, große hydraulische Bremsen, wirksame Bremsfläche insgesamt 480 qcm. Auf Wunsch gegen Mehrpreis Scheibenbremsen vorn.

## Räder und Bereifung

Stahlscheibenräder mit Tiefbettfelgen; Reifengröße 5,50-12", schlauchlos. Reserverad-Unterbringung vorn unter der Kofferraumhaube, leicht zugänglich.

## Lenkung

Wartungsfreie Zahnstangenlenkung mit geteilten, symmetrischen Spurstangen. Kleinster Wendekreis 9,5 Meter

## Karosserie

Selbsttragender Ganzstahlbau. Limousine mit zwei Türen. Auf Wunsch Stahlschiebedach (gegen Mehrpreis).

Abmessungen: Innere Breite vorn in Ellbogenhöhe 1275 mm; innere Breite hinten in Ellbogenhöhe 1420 mm; Sitzbreite hinten 1250 mm; Sitzbreite vorn 450 mm; Kopfhöhe vorn 960 mm; Kopfhöhe hinten 955 mm; Abstand zwischen Pedalen und Rückenlehne-Vordersitz 980 mm; Höhe zwischen Vordersitz und Lenkrad 175 mm; Fensterfläche 2,00 qm; Kofferraum und Gepäckablage 350 Liter

## Allgemeine Maße

|                              |         |
|------------------------------|---------|
| Länge über alles             | 3793 mm |
| Breite über alles            | 1490 mm |
| Höhe über alles (unbelastet) | 1364 mm |
| Bodenfreiheit                | 190 mm  |
| Radstand                     | 2250 mm |
| Spurweite vorn               | 1246 mm |
| Spurweite hinten             | 1235 mm |

## Gewichte

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| Leergewicht, vollgetankt, fahrfertig | 640 kg  |
| Zuladung                             | 400 kg  |
| Zulässiges Gesamtgewicht             | 1040 kg |

## Fahrleistungen

|                                                     |           |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| Beschleunigung (gemessen mit 2 Personen und Gepäck) |           |
| von 0 bis 60 km/h                                   | 7,0 sec.  |
| von 0 bis 80 km/h                                   | 11,5 sec. |
| von 0 bis 100 km/h                                  | 18,7 sec. |

Spitzengeschwindigkeit 135 km/h

Durchschnittlicher Straßenverbrauch 7 bis 8,5 Liter/100 km

Leistungsgewicht 14,9 kg/PS

## L-Ausstattung (im Grundpreis inbegriffen)

Oval-Breitbandscheinwerfer mit asymmetr. Abblendlicht, zwei Rückfahrleuchten, Kofferraumbeleuchtung, Motorraumbeleuchtung, Parkleuchten, Signalring, Steckdose, zweite Sonnenblende mit Make up-Spiegel, hintere Seitenscheiben ausstellbar, Scheibenwaschanlage, Scheibenwischer mit Zweistufenschaltung, Rücksitzlehne umklappbar zur großen Ladefläche, Dreistufenverstellung der Vordersitzlehnen, Ablagefächer mit Armstützen im Fond, Türschloß rechts, Stoßstangenhörner mit Gummipuffern.

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten

# ALLES IN ALLEM

Der Prinz 1000 L ist ein Auto,  
das man lieben kann.  
Fahren Sie ihn doch einmal zur Probe!



**NSU MOTORENWERKE  
AKTIENGESELLSCHAFT  
NECKARSULM**

*prinz 1000 L f 6200  
schiffraumer f 1000  
kannst du f 80*

*65/66*



DW 4043 500 12411 Printed in Germany

*Schuldigerange Ed: 427141  
Schuld klein 5*