

een auto voor het hele gezin



**NSU
PRINZ 4**



Ruim maar compact, en tòch

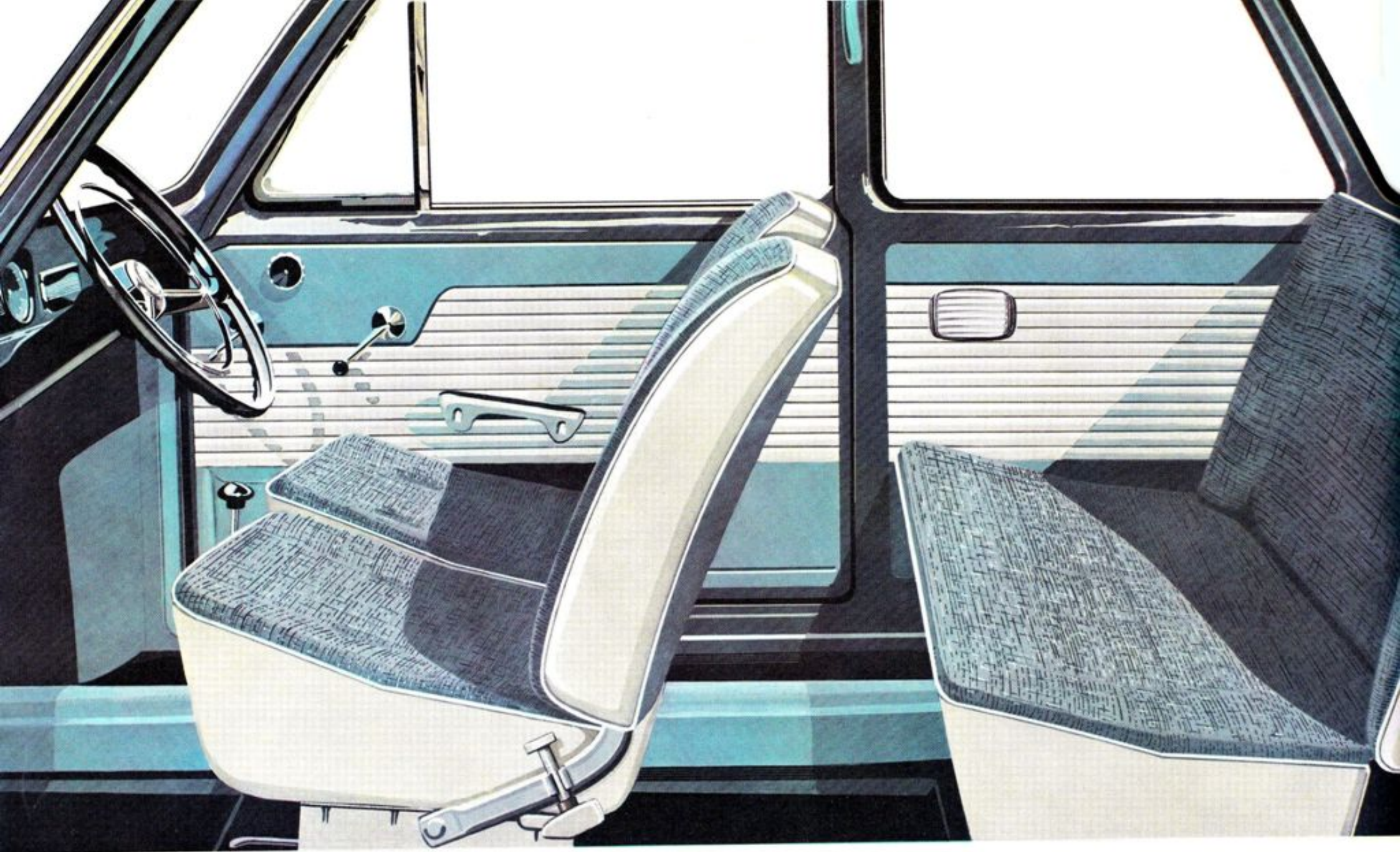


Tegenover de stormachtige uitbreiding van het autogebruik hier te lande schiet de verkeerscapaciteit van het allergrootste deel onzer wegen en straten in toenemende mate tekort. Steeds méér Nederlandse automobilisten krijgen steeds vaker te maken met omstandigheden, waarin elke niet-nuttige centimeter autolengte of-breedte een onnodige handicap betekent. Het is een situatie die zich in de komende jaren alleen nog maar toespitsen kan, en logischerwijze leidt tot de conclusie, dat voor tòch vlug opschieten, tòch prettig rijden en tòch gemakkelijk parkeren in de stadscentra, die auto te verkiezen is, welke de gewenste interieurruimte verschaft binnen de kleinste buitenmaten waarbij de wagen een esthetisch bevredigende vorm kan krijgen —

want het oog wil óók wat! ☆ In de PRINZ 4 vinden vier robuuste volwassenen een gerieflijke zitplaats, en meer dan voldoende bergingsmogelijkheid voor hun bagage, op een grondvlak van nog géén 3½ bij 1½ meter! NSU pretendeert niet, met dit kunststuk van efficiënte ruimtebesteding een „record” te hebben gevestigd (al scheelt het weinig), maar wèl, dat een zo compacte bouw in géén ander geval samengaat met deze twee deugden: een ten zeerste in de smaak gevallen carrosseriemodel van normale proporties, en een nèt zo bijzonder gunstige verhouding tussen prestaties en bedrijfskosten als bij het jongste produkt van NSU's ruim 60-jarige ervaring op het gebied van luchtgekoelde hoog-rendements-motoren.

welgevormd: de NSU PRINZ 4



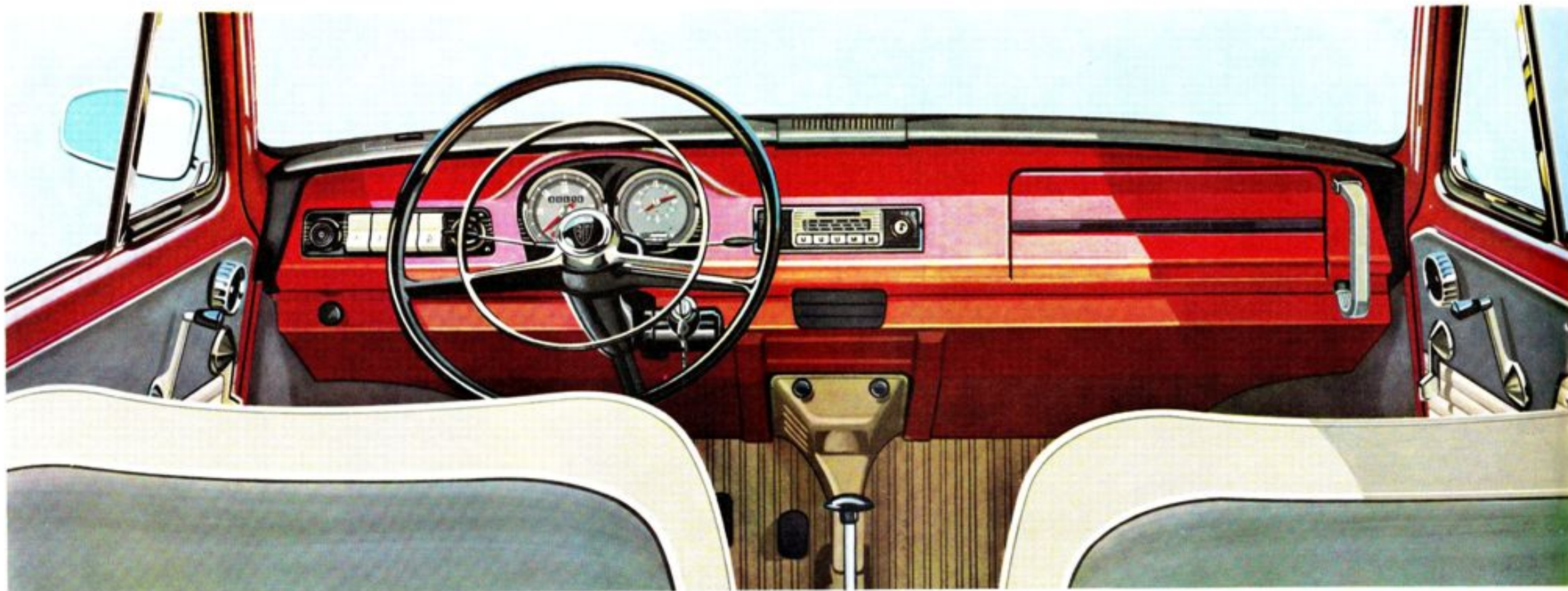




Vergelijken s.v.p. !

Stel de maten voor zitbreedte, beenruimte en zithoogte (zitting tot dak) tegenover die van andere typen uit deze klasse, en U vindt één der voornaamste redenen, waarom de NSU-verkoop hier te lande omhoog gesprongen is nadat de PRINZ 4 verscheen. Auto's met minstens evenveel interieurruimte — zo zal U bij het uitbreiden van de vergelijking blijken — zijn duurder in aanschaffing of in bedrijf (incl. onderhoud), of

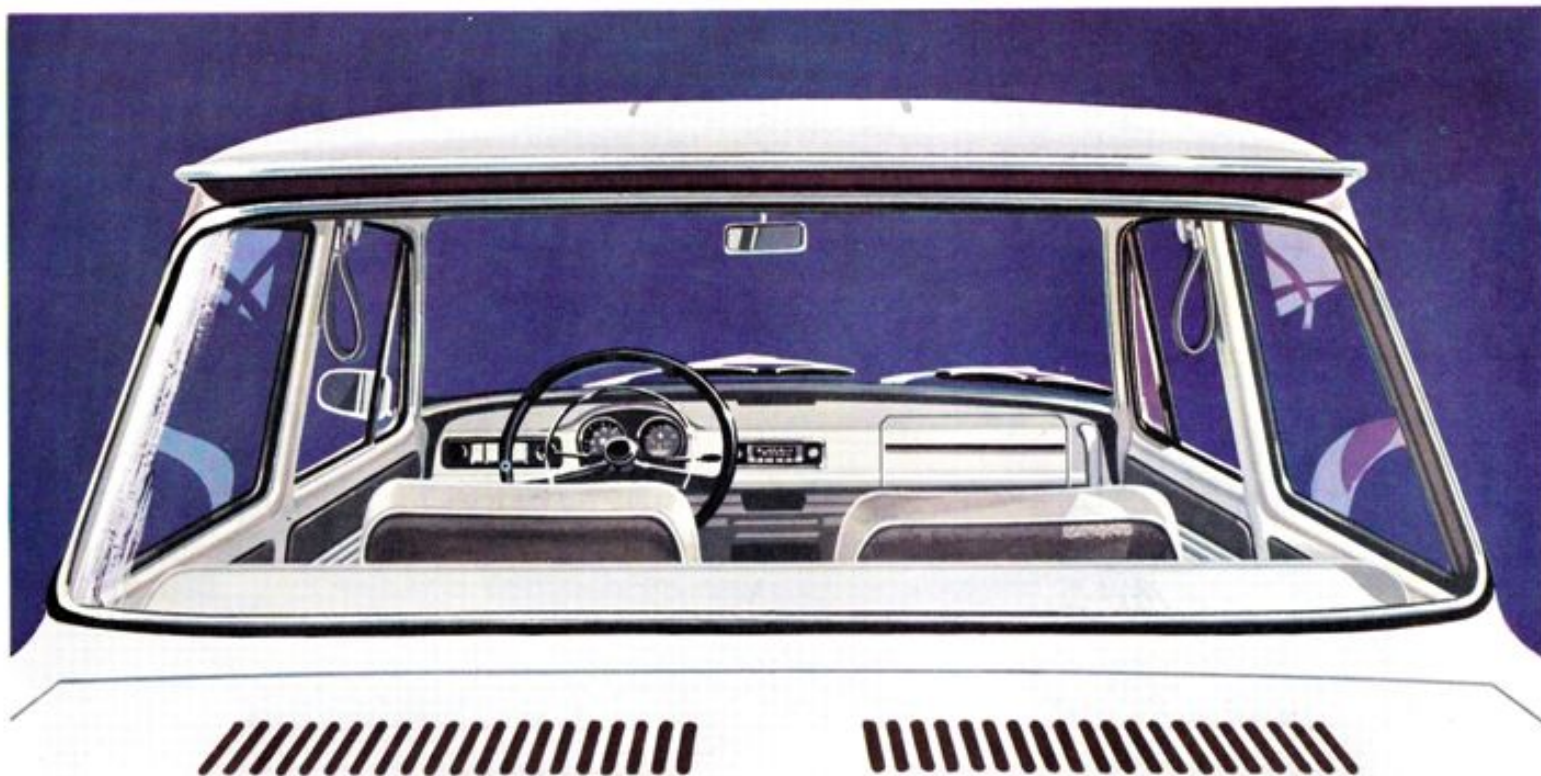
presteren minder of staan in „verkeerslenigheid“ bij de PRINZ achter. En menigmaal kunnen één of méér van die „of's“ nog door „en's“ worden vervangen. ☆ Op het prinselijk meubilair blijft de zit ook tijdens de langste ritten comfortabel, vooral indien van de gemakkelijke verstelbaarheid der voorzetleuning (afbeelding links) ten volle wordt geprofiteerd.



Welvoorzien en Welverzorgd

Begrijpelijkerwijs wordt, óók in de lage prijsklasse, de autokoper extra-kieskeurig zodra het om de inrichting en uitrusting van de „commandopost” gaat. Of de besturings- en controle-organen gemakkelijk te bereiken en te bedienen, resp. te overzien en af te lezen zijn — dat bepaalt immers voor een groot deel, in hoeverre de wagen efficiënt en moeiteloos te besturen is! Voor het overige hecht bijna iedere automobilist veel waarde aan een attractief aspect van het instrumentenbord met omgeving; hij kijkt er per saldo vele uren tegenaan ! NSU besteedde zowel aan het een als aan het ander zóveel zorg, dat haar

PRINZ-clientèle over het resultaat enthousiast blijkt te zijn. ☆ De desbetreffende uitvoering van het standaard- en het luxe-model vindt men onder de technische gegevens gedetailleerd, zodat hier slechts enkele grepen worden gedaan. Op de afbeelding, geheel links: het paneel met de praktische tuimelschakelaars voor de verlichting, geflankeerd door een stopcontact en de gecombineerde bedieningsknoppen van ruitewisser en -sproeier. Het grote instrument rechts omvat een elektrische klok en de benzinevoorraadmeter. Met één der beide handles onder het stuur kan men knipperlichtsignalen geven, en wie de carbu-



De Wijde Blik

ratorinrichting voor koud starten niet tijdig weer uitschakelen zou, wordt door een waarschuwingslampje op zijn benzine-verspillend verzuim geattendeerd. ☆ Het ongewoon hoge percentage glas in de bovenbouwomtrek zorgt voor een ideaal uitzicht naar alle kanten, bijzonder nuttig bij het manoeuvreren of als U met de zo licht wendbare, watervlugge PRINZ door nauwe verkeersgaatjes schiet, maar óók zeer welkom — mede voor de passagiers—wanneer er tijdens een vakantie-toer volop van natuurschoon valt te genieten. Tot spijt van de „langvingers“ dient een draaiknop voor het zwenken (en blokkeren!) der in

de portieren gemonteerde vleugelruitjes, voor tochtvrije ventilatie van het interieur. Maar ook bij gesloten ramen is de invoer van frisse buitenlucht mogelijk, via twee regelkleppen bovenop het instrumentenbord. ☆ De carrosserie-verwarming geschiedt met, door de turboventilator opgestuwde buitenlucht, die op volstrekt veilige wijze met uitlaathitte op hoge temperatuur wordt gebracht, en reukloos blijft omdat ze niet met de motor zelf in aanraking komt. Tekenend voor de capaciteit van deze verwarmingsapparatuur: men moet ze nog wel eens afzetten als het buiten stevig vriest!



Hoe bestaat het ?



— zo denkt de piccolo, en dat denken er méér als zij de collectie koffers en tassen zien, die in de PRINZ 4 kan worden geborgen! Het argument, dat auto's met de motor achterin onvoldoende bagageruimte hebben, mag dan voor verscheidene wagens van dit type opgaan — wie het volhoudt met betrekking tot de PRINZ 4, moet nodig naar een oogarts toe. Behalve de verrassend royale kofferruimte in

de brede voorsteven is voor kleinere bagage een nuttig bergvak achter de achterbank disponibel. ☆ Vermelding verdient nog, dat het geheel vóórin staande reservewiel uit zijn kuip kan worden gelicht, zònder dat men daartoe bagage behoeft weg te halen, en dat de plaatsing van de tankvuldop onder het voorstevendecksel — dus onbereikbaar voor onbevoegden — géén kans op benzinstank in de kofferruimte heeft meegebracht. Bij sluiting van het deksel ontstaat namelijk een luchtdichte afscheiding tussen vuldopomgeving en bagagecompartiment.

De moderne mens

. . . . is nu eenmaal gemakzuchtig. Van een open-dak-constructie trekt de frisse-lucht-liefhebber daarom slechts dàn het volle profijt indien de lengte van de opening: (a) tijdens het rijden (b) heel gemakkelijk en (c) op de centimeter af, kan worden versteld. Alleen dát scheidt de mogelijkheid tot onmiddellijke aanpassing bij de grillen van het weer, om van die der inzittenden te zwijgen. Het op de PRINZ leverbare, stalen schuifdak, dat met een praktische zwenkel wordt open en dicht gedraaid, en in elke gewenste tussenstand te stellen is, voldoet aan de genoemde eisen als géén ander type „open dak”. Het onderscheidt zich bovendien door een technisch zeer verzorgde uitvoering, wint het óók in aspect van elk niet-metalen dak (rol- of vouwdak), en kost belangrijk minder — aan bijbetaling op de PRINZ-prijs — dan het bedrag dat met montage achteraf zou zijn gemoeid.



Over 565 kg, 36 pk en 600 cc

De zo compacte bouw van de PRINZ 4 is lang niet alleen uit verkeers-oogpunt voordelig. Beperking van afmetingen beperkt ook het gewicht, en dat leidt eensdeels tot een lager benzineverbruik (voor het leveren van een bepaalde prestatie), anderdeels tot méér snelheid en acceleratie uit een gegeven motorvermogen. ☆ Nu zijn NSU-ingenieurs meesters in de kunst van het construeren op lichtheid en sterkte tegelijk. De PRINZ 4 weegt slechts 565 kg, met volle tank; nochtans becijferde de Westduitse Rijksdienst welke de nieuwe autotypen keurt, voor het toelaatbare lading-gewicht een relatief zó hoge waarde, dat die neerkomt op een onbedoeld en daarom des te indrukwekkender attest voor de soliede bouw van de PRINZ! Een draagvermogen van 435 kg — het gewicht van „vier dikkerds met lood in hun koffers“! — is namelijk exceptioneel, in deze klasse, en blijkt zelfs door verscheidene, aanmerkelijk grotere en zwaardere typen niet te worden gehaald. ☆ Om aan een auto van het genoemde, lage gewicht (plus dat van een normale bezetting) de ruim voldoende topsnelheid en de alom geprezen acceleratiecapaciteiten te geven waarover de PRINZ 4 beschikt, is geen hoger vermogen nodig dan 36 pk (SAE). Dank zij het hoge rendement en de robuuste constructie der NSU-motoren, kan een tweecilinder van 600 cc inhoud dit vermogen ontwikkelen zonder zich overmatig in te spannen, d.w.z. bij volledig behoud van de betrouwbaarheid en langc levensduur welke tot de internationale renomme van de machines uit Neckarsulm zoveel hebben bijgedragen. ☆ Ziedaar de hoofdreden, waarom NSU voor de krachtbron van de PRINZ 4 bij de cilinderinhoud van 600 cc is gebleven. Een grotere motor zou onvermijdelijk minder zuinig zijn geweest, terwijl negen van de tien PRINZ-eigenaars óf geen enkele behoefte blijken te hebben aan een nog hoger prestatiepeil óf hierop té weinig prijs stellen om het gaarne te willen betalen met een hoger verbruiksniveau.

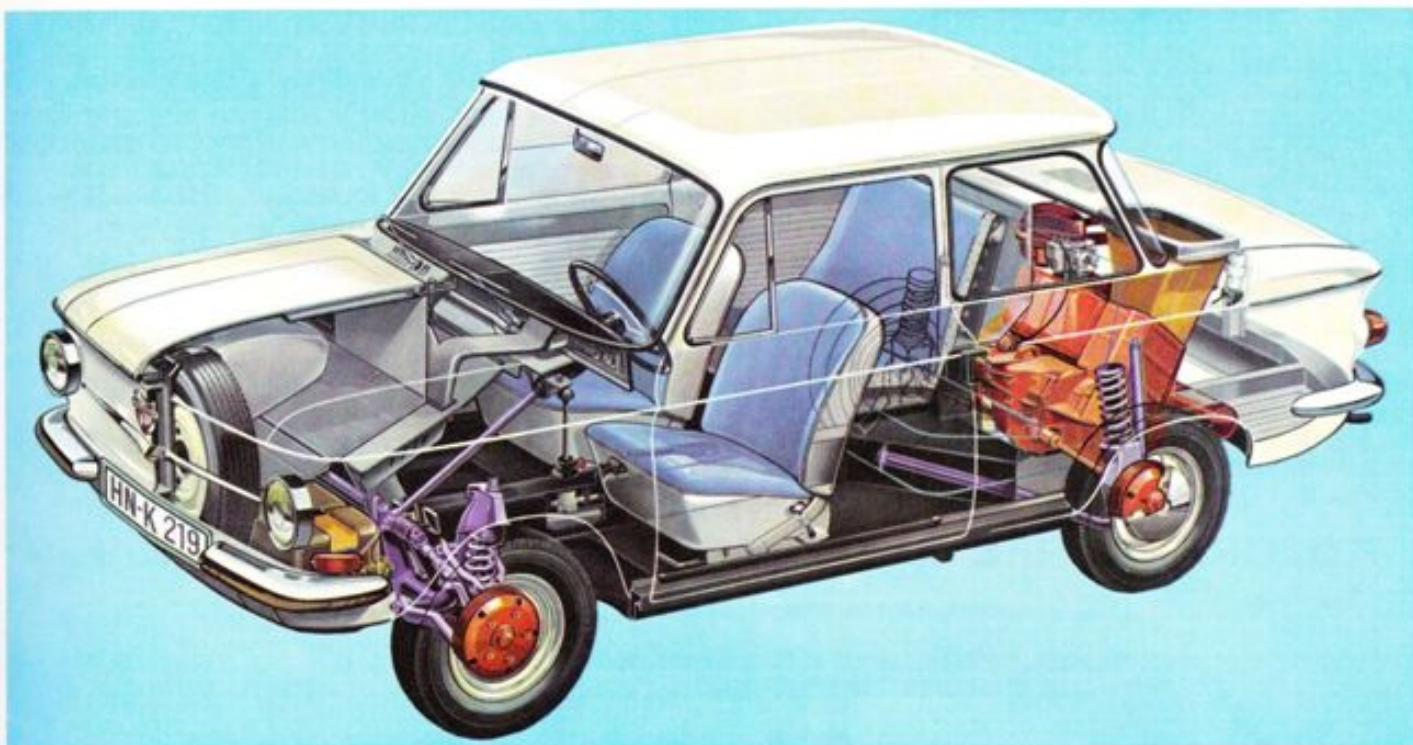
Minimale onderhoudseisen

De spreekwoordelijk geworden NSU-bedrijfszuinigheid is slechts één van de factoren die de exploitatiekosten van een PRINZ 4 laag, zéér laag helpen houden. De machinerie bevat geen enkel aandrijvings-element dat breken kan en slijten zal (ketting, riem of snaar) en de luchtkoeling bespaart U niet alleen de zorg en moeite maar ook de kosten welke aan een waterkoelsysteem zijn verbonden. Motor en transmissie doen het in één carter tezamen met 2³/₄ liter olie, die slechts om de 7500 km behoeven te worden ververs, tegelijk met de verzorging van twee onderstel-smeerpippen (desgewenst door de eigenaar zelf, met een simpele hogedruk-handspuit). En mócht een PRINZ op hoge kilometer-leeftijd om een motor-revisie vragen — dan zijn, welgeteld, twee zuigers er twee minder dan vier, en kosten vier kleppen maar de helft van acht.



TECHNISCHE SPECIFICATIE

Motor	Tweecilinder-kopkleppenmotor van 598 cc (boring 76, slag 66 mm) met bovenliggende nokkenas, aangedreven door excentrieken en drijfstangen. Luchtkoeling door turboventilator op krukasuiteinde. Compressieverhouding 7,5 : 1. Max. vermogen 30 pk netto (DIN), resp. 36 pk bruto (SAE), bij 5500 omw/min; max. koppel 4,5 kgm (netto) bij 3250 omw/min. Specifiek vermogen 60 pk (SAE) per liter.
Benzine-toevoer	"Solex" valstroomcarburator, type 34 PCI, met acceleratiepompje, koud-start-inrichting en oliebadluchtfiler; gevoed door mechanisch aangedreven membraanpomp uit benzinetank van 37 liter inhoud (incl. reserve), onder bagageruimte in voorsteven.
Electrische installatie	Spanning 12 Volt. Dynamo (130 Watt) en startmotor in motorvliegwiél. Batterij-ontsteking met twee bobines. Batterijcapaciteit 34 amp. uur.
Koppeling	Enkelvoudige droge-plaat-koppeling.
Versnellingsbak	Vier versnellingen vooruit, alle met synchroon-inschakeling. Overbrengingsverhouding (totaal) in 1ste versn. 19,89 : 1, 2de versn. 10,61 : 1, 3de versn. 6,77 : 1, 4de versn. 4,80 : 1, versn. achteruit 25,84 : 1. Bedieningshandle op de vloer.
Aandrijving	Door achterin geplaatst motor-transmissie-aggregaat (motor, versnellingsbak en differentieel samengevoegd) via pendelassen.
Smering	Circulatiesmering, onder pompdruk, van motor, versnellingsbak en differentieel met gemeenschappelijk carter; olie-inhoud 2,75 liter. "Micronic" hoofdstroom-oliefilter met verwisselbare patroon
Wiel-oophanging en -vering	Onafhankelijk geveerde wielen, vóóran gedragen door twee dwarsarmen boven elkaar, achteraan door enkelvoudige



schommelarmen met zeer brede lageringsbasis. Vering door schroefveren met rubber hulpveren vóóran, pneumatische hulpveren achteraan ("Prinzair"-systeem); vier telescopische schokdempers; vóóran torsiestang-dwarsstabilisator.

Tandreep-mechanisme, met symmetrisch gedeelde spoorstangen; 3 stuurwielsslagen voor volledige voorwielzwenking. Diameter kleinste draaicirkel 8,8 m.

Hydraulische voetrem op de vier wielen. Mechanische handrem, met kabelbediening, op de achterwielen.

Schijfwielen met verdiepte velg, maat 3,50 x 12". Bandenmaat 5,20 x 12".

Carrosserie Zelf-dragende, geheel stalen, gesloten twee-deurs-carrosserie voor 4 volwassen personen, plus eventueel 1 kind achterin. Bagageruimte in voorstevan (137 x 57 x 40/25 cm) en achter achterbank (120 x 11,5 x 45 cm). Ingericht op de bevestiging van veiligheidsgordels. Leverbaar met stalen schuifdak.

Instrum., bedieningsorganen (stand. uitv.) Recht vóór stuurwiel: snelheidsmeter-kilometerteller met contr. lampjes voor oliedruk, laadstroom, koplicht en richtingaanwijzers. Links op instr. bord: schakelaars voor koplampen, stadslichten en ruitewisser. Rechts van snelheidsmeter: asbakje, plaats voor radio-inbouw, knop van benzinereservekraan, handschoenenkastje.

Naast stuurkolom: ontstekings- en startmotorschakelaar. Onder stuurwiel: links handle voor richtingaanwijzer-knipperlichten; rechts, handle voor dimlicht, knipperlichtsignaal en hoorn. Boven voorruit, links: zonnescherm met schuimrubber-capitonnage.

Verwarming en ventilatie (stand. uitv.) Afzonderlijk regelbare toevoer van koule en van verwarmde buitenlucht, deze laatste aangezogen en naar interieur gestuwd door motorkoellucht-ventilator en op temperatuur gebracht in een, door de uitlaat verwarmde warmte-uitwisselaar. Regelbaar luchtstroomgedeelte naar de voorruit te leiden voor „defroster“-werking.

Luxe-uitvoering De extra-uitrusting bij het luxe-model omvat: voorruitsproeier, elektrische klok, benzinevoorraadmeter, contr. lampje voor startcarburator, stopcontact, portierschakelaar voor binnenverlichting, tuimelschakelaars voor koplampen, stadslichten en parkeerlampjes, sterkere signaalhoorn met bedienings-contactring op stuurwiel, handgreep voor passagier vóórin, tweede zonnescherm met spiegel, tweekleurige portier- en wandbekleding, portiertas ook rechts, steunlussen, klerenhaken, asbakje achterin.

Afmetingen Wielbasis 2,04 m; spoorbreedte 1,23 m vóór, 1,20 m achter; grootste lengte, breedte en hoogte (lege wagen): 3,44 x 1,49 x 1,36 m.

Gewicht Eigen gewicht (rijklaar, tank vol) 565 kg.

Topsnelheid In de 1ste t/m 4de versnelling: resp. 30, 55, 85 en 120 km/u.

Import voor Nederland N.V. v/h FIRMA VAN OORSCHOT ROTTERDAM

Wijzigingen in constructie en uitrusting voorbehouden!

GARAGE BOELEN'S
Leeuwarden - Tel. 30141
Tweebaksmarkt 60-62



Goedkope kilometers — dáárom gaat het!

Menige adspirant-autokoper met een bescheiden beurs staart zich bij het keuze maken blind op de factor aanschaffingsprijs, en geeft zich onvoldoende rekenschap van het feit, dat een goedkope wagen wel eens relatief duur in het gebruik kan zijn — of omgekeerd. Bij goedkoop autorijden gaat het nu eenmaal niet om de prijs van de auto maar om de prijs van „de kilometer”, uiteraard berekend door het aantal kilometers van aanschaffing tot afschaffing (of in elk geval over enige jaren) te delen op de som van alle autokosten (incl. afschrijving) uit dezelfde periode. In het eindcijfer zullen dan o.m. de reparatiebehoefte van de niet-meer-jonge wagen zijn verdisconteerd. Die kilometerprijs is de enige juiste basis voor een economische vergelijking tussen verschillende autotypen, ook al moeten dan ten behoeve van een becijfering voor-

af, bij aankoop, ettelijke posten worden geraamd. ☆ Roep voor het opstellen van een verantwoorde begroting zo nodig de hulp in van een neutrale deskundige, beschikend over zoveel mogelijk, aan de praktijk ontleende kostencijfers voor de U interesserende typen. ☆ Uit zijn berekeningen zal ongetwijfeld blijken dat, ofschoon voor de PRINZ 4 een zeer schappelijk bedrag wordt gevraagd, de economische attractie van dit NSU-model toch speciaal gelegen is in een der **allerlaagste kilometerprijzen** waarvoor men zich de onvolprezen genoegens en voordelen van volwaardig automobilisme kan verschaffen!

Elke dag PRINZjesdag!

Hoe het rijden met deze bijzonder vast-liggende, haarscherp sturende wagen een onvermengd genoegens is, ook al wegens de kwaliteit van zijn remmen en het „als boter” schakelen van de volledig gesynchroniseerde viervernellingsbak — U kunt het zelf ondervinden bij het maken van een proefrit. Gaarne zal de dichtstbijzijnde PRINZ-dealer U daartoe in de gelegenheid stellen!

NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

