

NSU 
SPORT 
PRINZ
COUPÉ



**Italiaanse vormkunst en Duitse
techniek, verenigd in een
zeldzaam mooie sportcoupé**



Wie een auto wenst, elegant en comfortabel, vinnig en handelbaar in het drukke verkeer, daarbij echter beperkingen maakt voor wat betreft afmetingen en kosten, zal vroeg of laat een kennismaking met de SPORTPRINZ op prijs stellen.

Want, geachte lezer(s), wat vraagt het moderne verkeer? Gemakkelijk manoeuvreren, snel optrekken en compacte bouw in verband met parkeerproblemen; zie hier de eisen van het hedendaagse verkeer, waaraan de SPORTPRINZ voldoet als geen andere auto! Rijcomfort, ruime interieurafmetingen, gedegen afwerking, royale uitrusting, technische betrouwbaarheid en economisch zijn kenmerken die voor elke automobiel van vandaag als vanzelfsprekend zijn.

Dat NSU de kunst verstaat motoren te bouwen behoeft geen afzonderlijke vermelding. Wereldrecords, snelheidskampioenen en sportsuccessen van velerlei verscheidenheid tot op de dag van vandaag zijn het bewijs, dat NSU-motoren van bijzondere klasse zijn. Zo'n NSU-motor, precies gezegd een 36 SAE-pk-PRINZ-motor, bekend om zijn temperament en zijn spaarzaam verbruik, is de constructief fraaie krachtbron van de SPORTPRINZ.

Iedere autofabrikant zal in zijn aanbiedingen wel een lofzang houden over de "muurvaste wegligging" en wat dies meer zij.

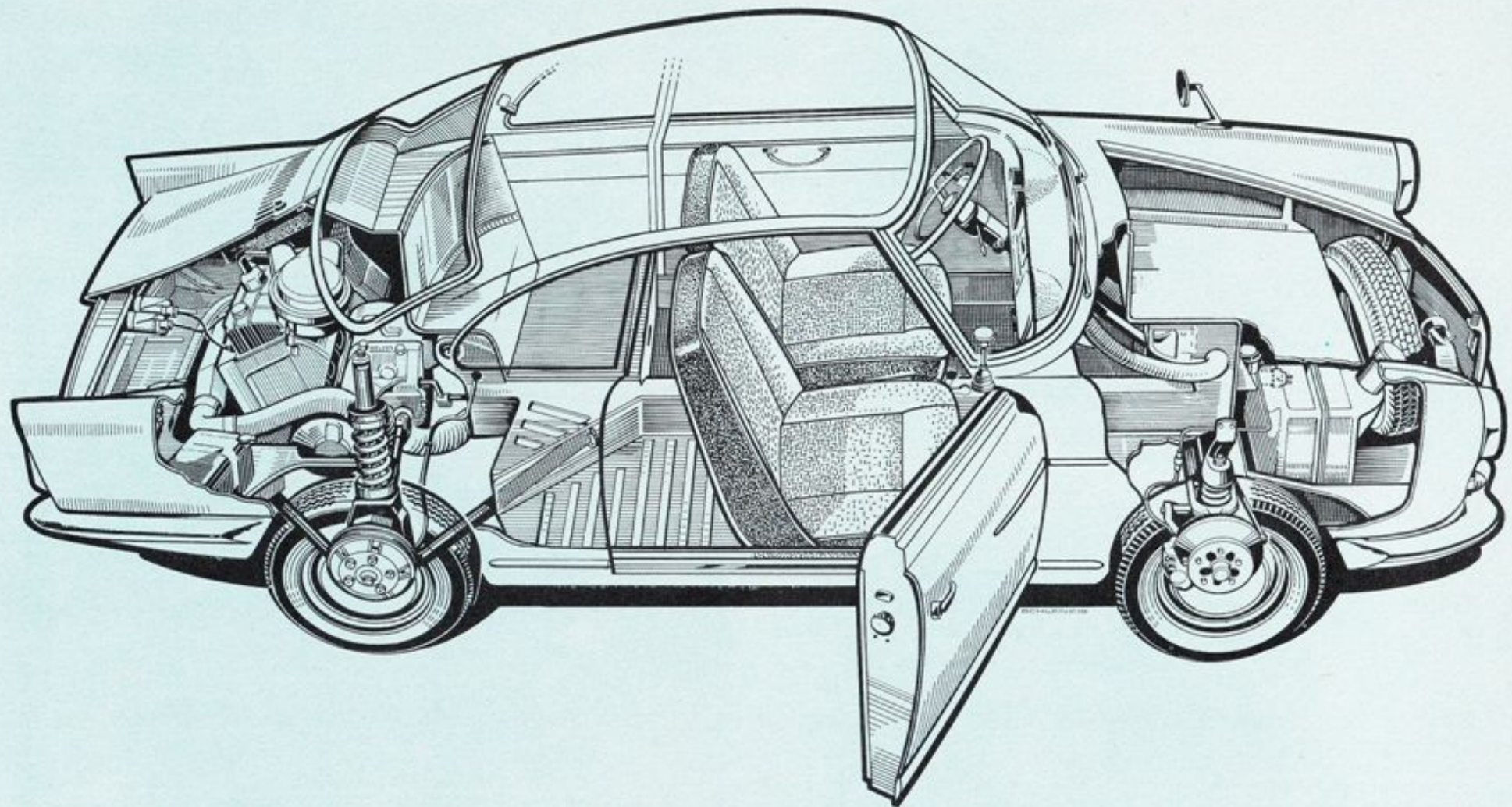
Wij laten al deze lofzangen voor wat ze zijn en zeggen alleen, dat wij het frappant vinden, dat de mannen van het vak (journalisten en coureurs) immer de SPORTPRINZ roemen, alleen al om zijn bochtvastheid! De jonge automobilist of jongblijvende sportman, die genoegenecht in het rijden met een elegante wagen, komt met een SPORTPRINZ, ook in economisch opzicht, ruimschoots aan zijn trek.

Exclusieve auto's vragen veel geld, de SPORTPRINZ maakt hierop een uitzondering.

Daarom zult U de SPORTPRINZ ook vaak in gezelschap van dames zien als tweede auto in het gezin, die van de heer des huizes geen grote offers vraagt! Vaak rijdt de vrouw dan in de wagen van manlief, omdat hij de sportcoupé zo handig vindt...



M-CV 202



Anatomie van de Sportprinz

Buiten de royale zit- en beenruimte voor twee passagiers biedt het interieur nog een ruim voldoende bergplaats voor extra bagage als de koffer in de voorsteven reeds is volgestuwd.

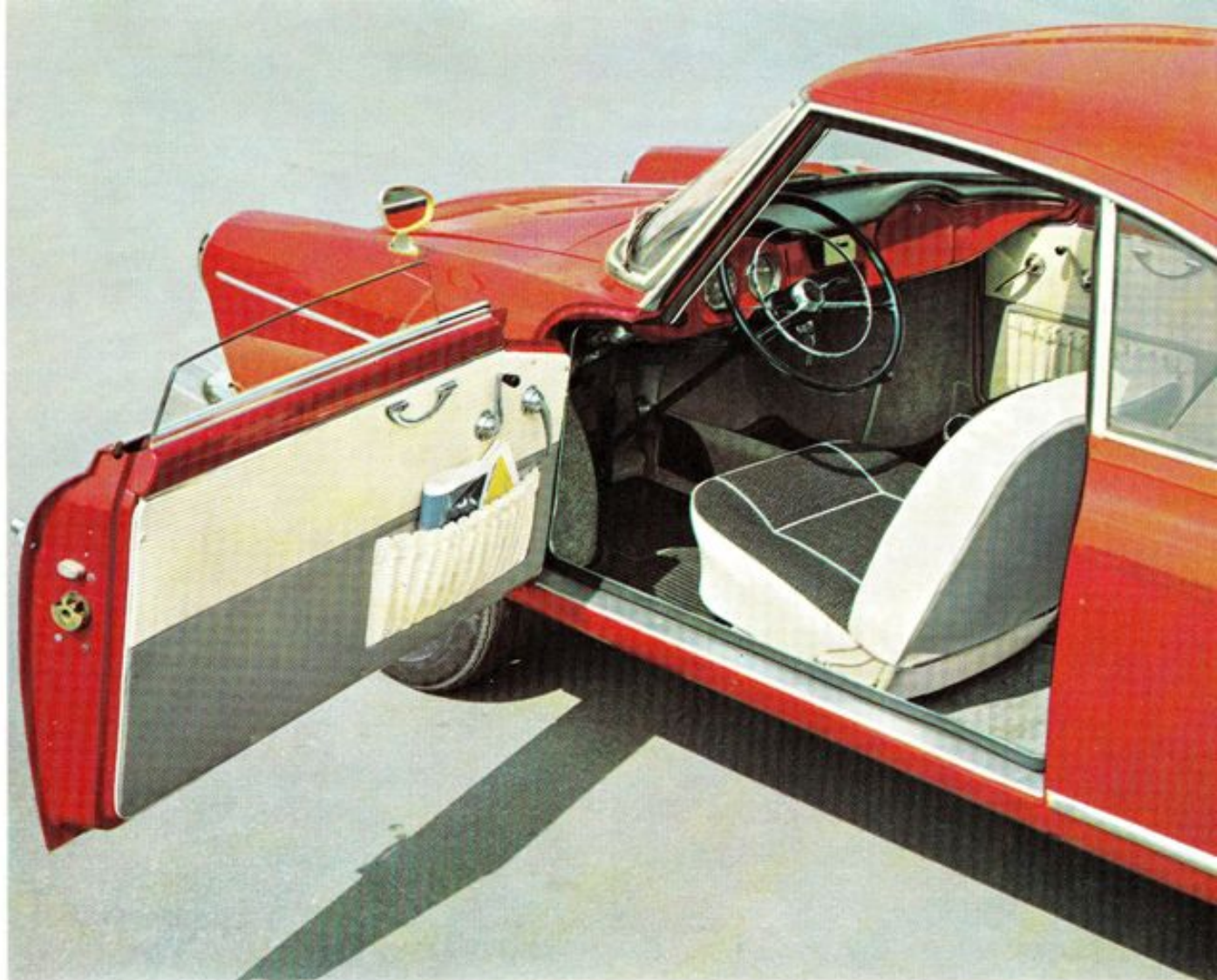
De afbeelding toont U voorts de vier onafhankelijk geveerde wielen die door robuuste en stabiel gelagerde geleidingsarmen de geringste vervorming uitsluit, zodat de juiste stand en sporing van de op en neer verende wielen onwrikbaar nauwkeurig gehandhaafd blijven; dat is de eerste voorwaarde voor optimale besturingsaccuratesse.

Een torsiestang-dwarsstabilisator beperkt doeltreffend de zijwaartse overhelling der carrosserie, wanneer men bochten neemt

in het straffe tempo, waartoe een sportieve rijder bij deze wagen a.h.w. wordt uitgenodigd.

Luchtkussen hulpvering — in NSU-terminen PRINZAIR genoemd — vangen hevige schokken op bij het rijden in zeer geaccidenteerd terrein.

De compact gebouwde, achterin geplaatste luchtgekoelde viertaktmotor geeft een vermogen van 36 (SAE) pk en is bij volle belasting nog geenszins aan de grens van overbelasting, zodat de topsnelheid van 130 km/u uren lang gereden kan worden en zodoende voor z'n bezitters een nimmer opdrogende bron van vreugde zal zijn.



De brede portieren maken U het instappen al gemakkelijk en zit U eenmaal in de comfortabele kussens dan kunt U het Uzelf zo aangenaam mogelijk maken. Zomers een goede ventilatie door de achterzwenkruitjes uit te klappen en de portieramen geheel in de portieren weg te draaien, daarbij een koel luchtstroompje — van het dashboard af te regelen — op de voorruit of naar keuze op de voeten en zelfs de

warmste zomerdag komt U met Uw SPORTPRINZ luchtig door. In de winter zorgt de reukvrije heteluchtachel — dose-ring naar keuze — voor een aangename temperatuur. En vergeet U tenslotte niet eens even het portier dicht te slaan; het geluid is zo typerend voor het eigen karakter van een klassewagen!



De kleur die U past !

In de lichte sportwagenklasse een keuze maken is sedert het verschijnen van de NSU-sportcoupé geen probleem meer.

Laten we dus aannemen, dat Uw keuze is gemaakt, dan zullen we nog even moeten stilstaan bij het kiezen van de lakkleur. Als SPORTPRINZ-rijd(st)er heeft U — dat kan niet anders — gevoel voor harmonie en daarom is de kleur geenszins van ondergeschikt belang.

Het wordt U niet zó moeilijk gemaakt, doordat slechts een tweetal kleuren voor deze sportauto zijn gekozen. Natuurlijk is hierdoor de keuze beperkt gebleven en ongetwijfeld zullen naast de rode en witte kleur er belangstellende zijn voor meer kleurvariatie; vergeet U daarbij niet dat ten eerste een scherpe selectie werd gemaakt om tot een vakkundige beoordeling te komen wat voor deze auto de meest passende lakkleur is, en ten tweede het aantal kleuren niet ter wille van de enkeling onnodig uit te breiden omdat eerste klas lakwerk bij NSU prevaleert boven een kwantiteit in het kleurenpalet.

Rood — vaak als kleur van de sport gevoeld — is een echt mannelijke kleur. De SPORTPRINZ is sportief en toch fijn beschaafd in deze vuurrode lakkleur.

Een en al dichterlijke harmonie, een bijna demonstratief evenwichtige kleursmaak geeft de SPORTPRINZ in de sneeuwwitte kleur „gletscherweisz“ (originele kleurbenaming). Charme en elegance in optima forma!

De zo sprekend bij deze kleur afgestemde interieurbekleding van antracietzwart en lichtgrijs maakt het geheel tot een lieflijke combinatie.



Technische Specificatie :

Motor: Luchtgekoelde tweecilinderviertaktmotor met bovenliggende nokkenas. Boring: 76 mm; slag: 66 mm; cilinderinhoud: 598 cc; vermogen: 36 pk (SAE); compressieverhouding: 7,5 : 1.

Benzinetoevoer: Solex-valstroomcarburateur, type 34 PCI met acceleratiepompje. Mechanisch aangedreven membraanpomp; benzinetank met 25 liter inhoud.

Electrische installatie: Dynamostartinstallatie, 12 Volt. Batterijontsteking met 2 bobines.

Smering: Circulatiesmering onder druk. Gemeenschappelijk oliecarter met een inhoud van 2,75 liter.

Koeling: Luchtcooling door turboventilator op krukas; koelingsintensiteit van motortoerental afhankelijk.

Koppeling: Diafragma-type met enkelvoudige droge plaat.

Versnellingsbak: Vier versnellingen volledig gesynchroniseerd. Totale overbrengingsverhoudingen in de 1e t/m 4e versn. resp.: 19.8/10.61/6.77/4.80 : 1. Achteruit 25.84 : 1.

Aandrijving: Door achterin geplaatst motor-transmissie-aggregaat (motor, versnellingsbak en differentieel aaneengevoegd) via pendelassen met ingebouwde rubber trillingdempers.

Chassis/carrosserie: Zelf dragende, geheel stalen, carrosserie naar ontwerp van Bertone.

Vering: Alle vier wielen onafhankelijk opgehangen aan dwarsgeleidingsarmen en afgeveerd door lange-slag-schroefveren met hydraulische schokdempers. Lucht-kussen-hulpvering (PRINZ-AIR). Dwaarsstabilisator.

Wielen: Schijfwielen met verdiepte velg. Bandenmaat 5.00 x 12".

Stuurinrichting: Tandreeptype met symmetrisch gedeelde spoorstangen. Diameter kleinste draaicirkel 9,2 m. Aantal stuurwielsslagen voor volledige voorwielzwenking 2,9.

Remmen: Hydraulische vierwielrem. Schijfremmen op de voorwielen. Handrem mechanisch op achterwielen. Aluminium remtrommels met koelribben en gietstalen voering.

Onderstelmering: Twee smeernippels. Verder geen onderhoud!

Verwarming en ventilatie: Afzonderlijk regelbare toevoer van koele en verwarmde buitenlucht. "Defroster"-werking op voorruit. Portierruit geheel indraaibaar in het portier. Zwenkraamjes in achtercompartiment.

Afmetingen: wielbasis 2000 mm, spoorbreedte 1200 mm, grootste lengte 3560 mm, grootste breedte 1520 mm, hoogte 1235 mm, grondspeling ca. 180 mm.

Gewicht: wagengewicht (rijklaar met volle tank) 555 kg.

Specifiek gewicht: 18,5 kg/pk.

Maximale snelheden: in de 1e versn. 30 km/u, in de 2e versn. 60 km/u, in de 3e versn. 100 km/u, in de 4e versn. 130 km/u.

Acceleratie: van 0 tot 60 km/u in 8,0 sec. Van 0 tot 80 km/u in 14,00 sec.

Benzineverbruik: volgens genormaliseerde Duitse meting (verbruik bij driekwartopsnelheid plus 10%) : 5,3 liter per 100 km.

Lakkleuren: wit en rood.

Instrumentenpaneel:

Links: gecombineerde snelheidsmeter/kilometerteller, lichtschakelaar (stadslicht, koplicht, parkeerlicht), ruitwisserschakelaar, ruitesproeier, stopcontact, controlelampjes voor ontsteking (dynamo) oliedruk, grootlicht en richtingaanwijzers. Naast de kilometertellerklok een elektrische tijd-klok met ingebouwde brandstofmeter.

Midden: asbakje en ruimte voor het inbouwen van een autoradio van de gangbare typen.

Aan stuurkolom: contactslot voor starten, rijden, garage en stuurslot.

Rechts: Royaal (afsluitbaar) dashboardkastje.

Aan stuurwiel: gecombineerde schakelaar voor dimlicht, richtingaanwijzers en knipperlichtsignaal.

Op stuurwiel: verchromde hoorncontactring.

Prijs: geheel compleet met verwarming / 6300,—
Constructie- en uitrustingswijzigingen worden steeds nadrukkelijk voorbehouden.

Erezaak voor NSU en haar actieve service-organisatie !

Zo jong als het automerk dat U nu gaat kopen, zo oud is het NSU-merk met een bijna magische klank in de motorenbouw.

De roemruchte wapenfeiten, de fabelachtige wereldreputatie, dat alles is niet het werk van vandaag of gister.

NSU heeft een over generaties verspreide klantenkring, die door de verbondenheid met het merk — vaak van vader op zoon en kleinkinderen — is gegroeid tot méér dan een klantenkring, tot een familiekring!

De grote en nog steeds groeiende NSU-familie weet zich verbonden met een merk, waarvoor een ware NSU-vriend door het vuur gaat.

Ook weten zij dat waar ze met hun NSU ook mochten zijn, er steeds en overal hulp geboden kan worden door getrainde vaklieden die nog weten dat alléén tevreden klanten hun NSU-merk dagelijks groter maken.

Deze wederzijdse verbondenheid is de kracht van NSU en het succes voor U.

Welkom in onze NSU-familie!



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

Uitgave maart 1966.

