

mot prüft

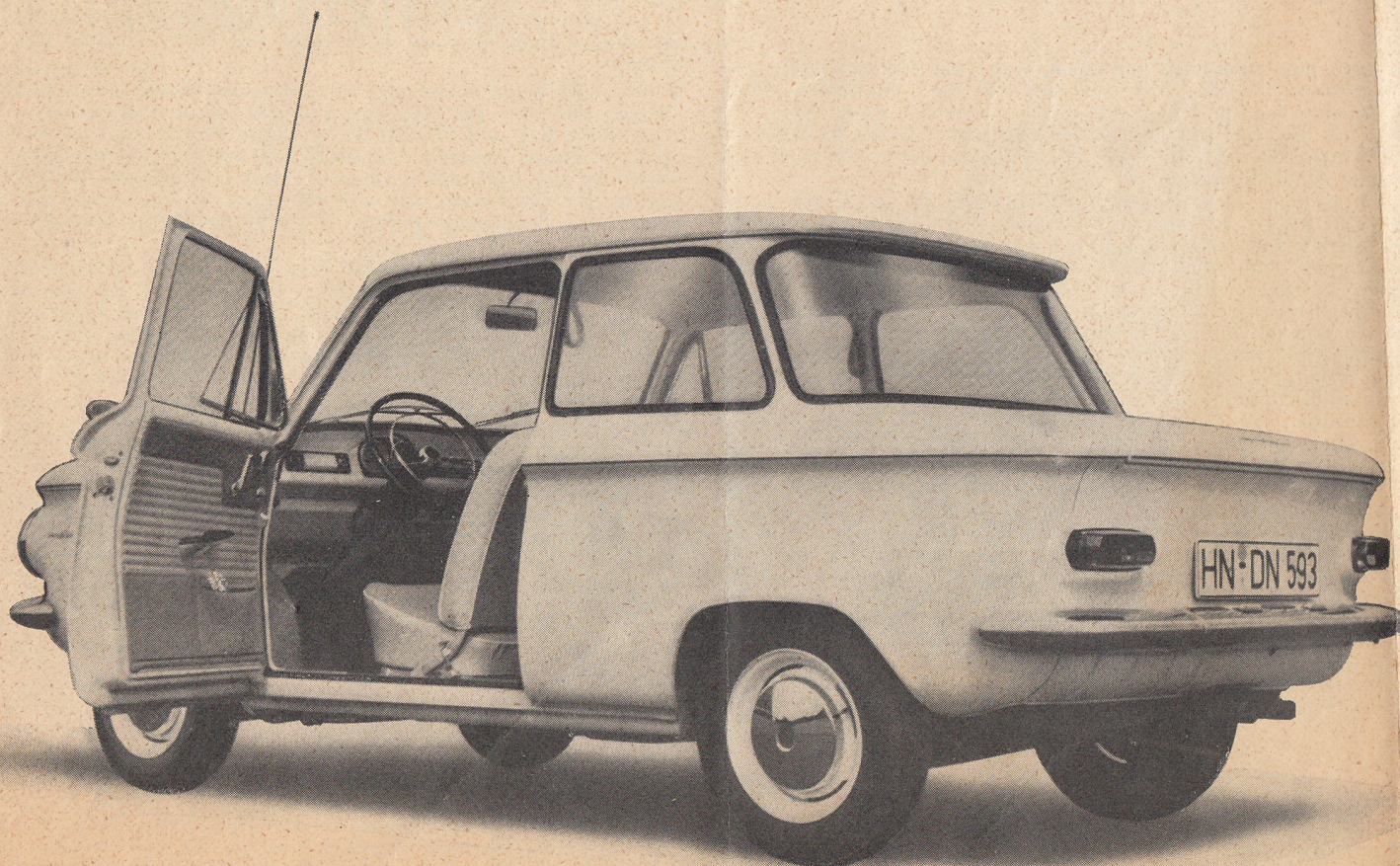
NSU Prinz 4

PLUSPUNKTE

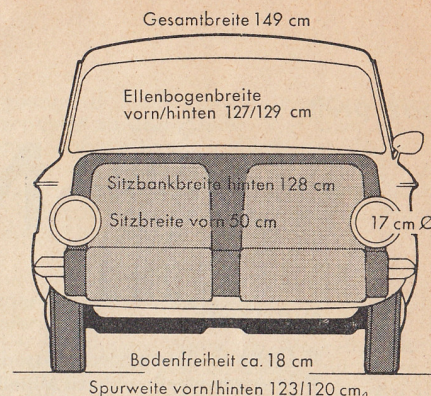
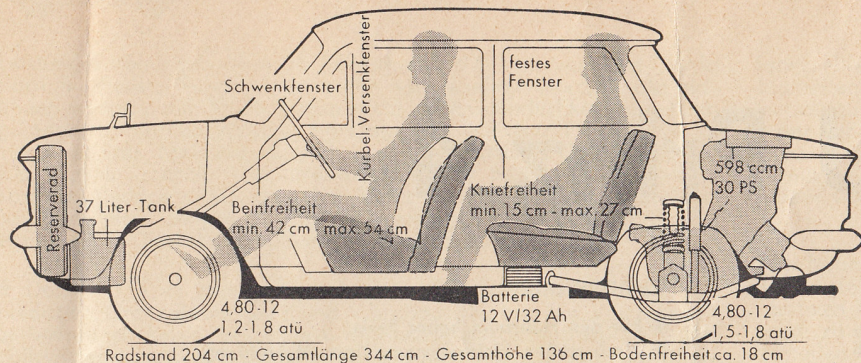
- Optimale Kurzwagenkarosserie
- Innenraummaße nahezu Mittelklasse (wenn auch niedrigere Sitze)
- Sehr großer Gepäckraum vorn
- Zusätzliches Gepäckfach hinter Rücksitzlehne
- Außerordentlich hohe Nutzlast (Zuladung 435 kg, z. B. VW 1500 390 kg)
- Sehr geschickte allgemeine Raumausnutzung
- für einen zweitürigen kleinen Wagen bequemes Ein- und Aussteigen
- Griffgerechte, gut überlegte Anordnung der Bedienungsorgane
- Sehr gute Sichtverhältnisse
- Sehr gute Lüftung im Vordersitzraum
- Außerordentlich kleiner Wendekreis (optimales Einschwenken in kleinste Parklücken)
- Sehr gute Fahreigenschaften
- Feinfühlige, gut führende Lenkung
- Kräftiger und haltbarer Motor
- Sehr ausgeglichene Motorlaufeigenschaften schon bei sehr niedrigen Drehzahlen
- Überraschend viel Temperament und Höchstgeschwindigkeit
- Sparsamkeit auch bei scharfer Fahrweise
- Einfacher technischer Aufbau
- Geringer Pflegebedarf

MINUSPUNKTE

- Für den Hubraum hoher Preis
- Nach außen kleinwagenmäßiger Motorklang
- Durch weiche Motoraufhängung beeinträchtigtes Schaltgefühl
- Neigung zu kleineren Nebengeräuschen
- Hintere Seitenscheiben ohne Öffnungsmöglichkeit bei sonst guter Lüftung
- Vordere Stoßstange nicht durchgehend
- Senkrechte Wagenfront läßt Fliegen- und Steinschlagspuren unschön deutlich werden
- Windschutzscheibe aus Einscheiben-Sicherheitsglas
- Harte Armaturenbrettkante
- Schalthebel zu nahe am rechten Sitz
- Rechter Sitz klappert, wenn unbesetzt
- Tür-Innenklinke unpraktisch
- Nebenaggregate des Motors schlecht zugänglich



Fahrzeug-Leergewicht (vollgetankt) 565 kg · zulässige Zuladung 435 kg · zul. Gesamtgewicht 1000 kg



Preise: 4686.- DM mit Spezialausstattung
4490.- DM ohne Spezialausstattung
 Schiebedach-Aufpreis noch nicht festgelegt

Auf Anhieb gefällt er nicht jedem; die Karosserielinie nach Muster des sensationellen Chevrolet Corvair sieht beim kleinen Wagen nach Badewanne aus. Das fanden auch wir, als wir den Prinz 4 zuerst sahen. Wir waren dann überrascht, wie viele Leute ihn hübsch fanden, und nach kurzem Umgewöhnen ging es uns wie ihnen: Man sieht sich auf diesen Wagen schnell ein und erkennt dann, daß er eine sehr gescheite, zeitgemäße und zugleich zeitlose Karosserie hat, die einen gewissen Pfiff und ein besonderes Gesicht mit sehr viel Innenraum und gesunden aerodynamischen Verhältnissen vereinigt. Unsere Meinung: Ein Volltreffer.

Diesen Eindruck hat man spätestens dann, wenn man die ersten Runden um die Heimatstadt gedreht hat. Gleich beim Hineinsetzen fällt auf, daß NSU, wo man den Prinz seinerzeit innen und außen so ungeschickt wie nur möglich gezeichnet hatte, nun den festen und erfolgreichen Vorsatz faßte, alles so geschickt wie nur möglich zu zeichnen. Was man sich auch ansieht: Alles sitzt, wie es soll, und es fehlt nichts.

Das kann man allerdings verlangen, wenn ein 600-ccm-Wagen als Standard-Modell 4490.- DM und mit der sehr empfehlenswerten Extra-Ausstattung, mit der er erst richtig perfekt ist, sogar 4686.- DM kostet, nur 54.- DM weniger als ein VW-Export! Und man kann mit Recht fragen, ob ein kleiner Wagen zu diesem Preis überhaupt eine sinnvolle Anschaffung ist.

Wie in unserem Test des ebenfalls für seine Maße und Daten teuren VW 1500 müssen wir hier wieder sagen, daß Qualität und Dauerhaftigkeit durchaus einen hohen Preis wert sind, und wenn man meint, dies Argument zöge für einen Prinz angesichts des nur wenig teureren 1200er VW-Export nicht, so muß man doch einmal deutlich sagen, daß mancher sich den Betrieb eines Prinz 4 leisten kann, für den der VW schon zuviel wäre. Ganz abgesehen davon, daß ein kleiner, sehr wendiger und temperamentvoller Wagen mit erstklassigen Fahreigenschaften für viele Interessenten auch technisch eher das Richtige ist. Es wäre Unsinn, allen Handelsvertretern, Oberförstern, Ärzten und sonstigen typischen VW-Interessenten einen Prinz ans Herz zu legen, aber auf jeden Fall kann für viele Fälle ein kompakter kleinerer Wagen durchaus interessieren, selbst wenn er so viel kostet wie ein VW. Sofern er wirklich gut ist, wirklich temperamentvoll, wirklich angenehm.

Wir meinen, daß der Prinz 4 dies alles ist und daß er im Verhältnis zum VW gerade so interessieren kann, wie das Werk ihn überhaupt nach Zahl zu bauen imstande ist: 300 Stück täglich können in Neckarsulm bis Ende 1962 maximal gebaut werden, also weniger als ein Zehntel der VW-Tagesproduktion und dies Zehntel noch größtenteils für Leute bestimmt, die nicht daran denken können oder wollen, einen Wagen der VW-Hubraumklasse zu kaufen. Da hat der Prinz 4 nach unserer Meinung einen guten Markt; er ist eigentlich gar kein VW-Konkurrent und man muß den Vergleich nicht strapazieren.

Ist er sein Geld wert? – Zählen wir auf:

● Er hat vier Sitze – wirklich für vier Erwachsene. Vorn sitzen auch großgewachsene Mitteleuropäer gut, und hinten können sie Köpfe und Knie viel besser unterbringen als man vom früheren Prinz her denken sollte. Und die Türöffnungen sind mit Raffinesse gerade so groß angelegt, daß man auch ohne akrobatische Talente nach hinten

ein- und aussteigen kann. Es ist kein großer Viersitzer (dieser Begriff ist so dehnbar, als ob Menschen aus Gummi wären), aber er ist ein Viersitzer und kein Kleinstwagen.

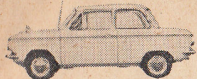
● Er hat erstaunlich viel Gepäckraum. – Wer die Bughaube öffnet (Innenzugverriegelung), kann nur staunen: Da ist wirklich ein Gepäckraum, nicht nur im Prospekt und auf geschickten Werbefotos. Man war so gescheit, zwar einen ordentlichen Gepäckboden auf dem sehr tiefgelegten Tank zu schaffen, aber auch den seitlichen Raum um die Radkästen offen zu lassen, so daß noch eine Menge Kleinzeug außer den Koffern hineingeht. Das Reserverad steht senkrecht, der Bremsflüssigkeitsbehälter ist gut im Blick, das Werkzeug leicht erreichbar, und von vorn kommt man auch an die Armaturen heran, so daß im Innenraum eine glatte Wand ohne Kabelgewirr möglich war. Die Form der Bughaube ermöglicht im übrigen das Verstauen von recht hohem Gepäck. Für einen kleinen Heckmotorwagen ist es sehr viel Gepäckraum. Außer in diesem Bugraum kann man etwas Gepäck noch hinter der Rücksitzlehne unterbringen; das Fach ist zwar schmal (11 cm), aber 45 cm tief und 1,20 m breit. Und unter der linken Hälfte der Rücksitzbank ist auch noch recht viel Platz – rechts sitzt die Batterie.

● Man sitzt bequem und mit hervorragender Rundschau. – Der Gestaltung der Sitze hat NSU schon in den letzten Ausführungen des Prinz (Prinz II E und III oder 3; der Prinz 3 wird nach wie vor gebaut und kostet immerhin nur 3860.- DM) viel Sorgfalt gewidmet. Im Prinz 4 ist kein Verbesserungswunsch mehr anzubringen; die Vordersitze sind in Fahrt nach vorn und hinten verstellbar, ebenso die Lehnenneigung. Die Polsterweichheit ist richtig gewählt, ebenso die Form der Sitze.

Vor allem aber sitzt man nicht allzu tief; die Sitzhöhe entspricht zwar nicht dem VW, aber man sitzt doch hoch genug, um sich im Verkehr nicht bedrängt vorzukommen und vor allem auch hoch genug zum Wagenkörper, so daß der Wagen auch für kleine Fahrer tadellos zu überschauen ist – wer mit dem Prinz nicht die engsten Parklücken ausnutzen kann, dem ist überhaupt nicht zu helfen.

● Die Bedienungsorgane liegen genau richtig. – So ungeschickt der frühere Prinz in diesem Punkt gemacht war, so heilsam war das: Bei NSU hätte man über einer halbrichtigen Lösung wahrscheinlich weitergeschlafen, aber wenn alles so ungeschickt war – zu flaches Lenkrad, Zugknöpfe etc. nur mit Durchgreifen des Lenkrads zu erreichen, mancherlei ungünstig aussehende Einzelheiten –, mußte man sich einfach vornehmen, nun wirklich alles richtig zu machen. Das ist gelungen. Das Lenkrad ist richtig angewinkelt, die Drucktasten für Licht und Parkleuchten liegen sehr günstig für die linke Fahrerhand, daneben ebenso günstig die kombinierte Wischer-Wascher-Betätigung, an der Lenksäule die Fingerhebel für Blinker, Abblenden (kombiniert mit Lichtlupe), gut erreichbar auch das Zündungs-Lenkungs-Schloß und die Heizluftverteilungsschieber, auf dem Mitteltunnel die Heizungshauptklappe und der Starthilfehebel, dahinter zwischen den Sitzen die Handbremse. Nur der Mittelschalthebel liegt nicht ganz richtig, wenn auch griffgerecht: Er kommt zu nah an den rechten Vordersitz.

Im Armaturenfeld befindet sich das Tachometer mit vernünftiger Rundskala, dazu bei der Sonderausstattung die elektrische Zeituhr, Aschenbecher und Radiofeld in Armaturenbrettmitteln sind vorhanden, und die beiden Aschenbecherdeckel rechts und links auf der nach Polster aussehenden Armaturenbrettverkleidung entpuppen sich als eine sehr begrüßenswerte Neuheit: Lüftungskappen, durch die man frische Außenluft hereinlassen kann.



● **Ausstattung** – sehr hübsch und vollständig. Man muß da unterscheiden zwischen dem Standardmodell (NSU vermeidet das ominöse Wort), das in erster Linie dazu bestimmt ist, die schöne Schaufenaufschrift „Prinz 4 – 4490.– DM“ zu rechtfertigen und dem Modell mit der Spezialausstattung für zusätzliche 196.– DM, die von vornherein mehr gekauft werden wird und auch wirklich zu empfehlen ist, weil sie durchaus nicht Luxus bedeutet, sondern den Prinz 4 erst zu einem perfekten Automobil macht: Scheibenwascher, Zeituhr, Kraftstoffanzeige, Kontrollleuchte für eingeschaltete Starthilfe, automatische Einschaltung der Innenbeleuchtung beim Öffnen der Türen, Parkleuchten beiderseits, Tastenschalter für Beleuchtung, Signalring im Lenkrad, stärkeres Horn, Haltegriff für Beifahrer am Armaturenbrett (geschickt gemacht, vertikal), zweite Sonnenblende mit Spiegel, hübschere Seitenverkleidung mit Türtasche auch rechts, Halteschlaufen mit Kleiderhaken beiderseits, Aschenbecher hinten rechts. Nicht griffgerecht sind die Innenklappen der Türen; da gibt es modernere Lösungen. Und der unbesetzte rechte Sitz sollte nicht klappern (er tut es beim Prinz seit Jahren). Man braucht bei der Prinz-Ausstattung auf nichts zu verzichten, was in Mittelklassewagen den Umgang mit dem Auto angenehmer macht, der Wiederverkauf geht leichter, und man hat im ganzen mehr Spaß an dem Wagen. Der große Handschuhkasten mit Deckel, die Zuziehgriffe – zugleich Armstützen – in den Türen und die übrige Grundausstattung ist für beide Ausführungen gleich, aber die Zusatzausrüstung ist jedenfalls mit den 196.– DM nicht zu teuer bezahlt, wenn sie den Preis des Wagens auch um die optisch heiklen 54.– DM an den VW-Export bringt.

Die Ausstattung, die übrigens einen sehr hübschen und eleganten Gesamteindruck ohne jede Überladenheit macht, wäre aber nur Sand für die Käuferaugen, wenn der Wagen nicht technisch überzeugend wäre. Das aber ist er:

● **Fahreigenschaften** – wirklich erstklassig.

Wir haben verschiedene Leute in den Prinz 4 gesetzt. Sie haben übereinstimmend unser Urteil bestätigt (das schon beim Prinz 3 – nicht aber schon beim früheren Prinz II feststand): Absolut sichere Kurvenlage auch beim schärfsten Reißen, ausreichend spurtreue, ruhige Lenkung, zugleich aber spontane Wendigkeit, wenn es verlangt

wird. So wünscht man sich ein modernes Auto, und der Prinz hat sich auch darin zum Spitzentyp der kleinen Wagen unseres Marktes entwickelt. Man kann die PS rückhaltlos einsetzen, und wenn der leere Prinz beim schnellen Fahren über wellige Straßen im Lenkgefühl unruhiger ist als schwerere Wagen, so ist das eine Feststellung, kein Tadel; man darf von einem kleinen Wagen auch nicht zu viel erwarten. Jedenfalls bietet der Prinz nach unserer Meinung derzeit die besten Fahreigenschaften in der gesamten kleinen Klasse und das bei überraschend guten Federungseigenschaften, also nicht durch Härte erkaufte. Und die Bremsen lassen einen nie im Stich.

Mehr ist nicht zu sagen – man frage die Fahrer des Prinz 3 und 4; die beim Prinz I und II noch vorhandenen, wenn auch durch Gewöhnung überbrückbaren Eigenschaften wie unruhige Lenkung und etwas holperige (Prospekt: „sportlich-stramme“) Federung sind ebenso Vergangenheit wie das harte „Sportgetriebe“.

Aber da kann doch der Motor noch ein Fragezeichen bilden. Nur 600 ccm – trotz größerer Karosserie mit 45 kg mehr als beim Prinz 3 klingen beunruhigend, obwohl der Prinz schon von Anfang an durch hohe Leistung auffiel. Und wenn er viel leistet, kann man besorgt nach der Haltbarkeit fragen. Und nach der Laufruhe des Parallel-Zweizylinders, der ja als Viertakter sozusagen ein Doppelkolbenmotor ist, weil die Kolben gleichzeitig auf- und abwärtsgehen.

Wir haben die Wahl des Parallel-Twins damals für falsch gehalten, weil ein Boxermotor viel mehr natürliche Laufruhe bietet; NSU hat den Parallel-Twin ohne Zweifel aus Prestigegründen gewählt, um sich nicht vor BMW-Prinzipien zu beugen, andererseits aber wollte man auch auf den Motorradmotoren aufbauen und vor allem die obenliegende Nockenwelle beibehalten, die bei einem Boxer zu teuer gewesen wäre. Sie bietet leisen Ventiltrieb und vor allem höchste Überdrehmöglichkeiten, ohne heikle Ventilprobleme (nicht zuletzt auch durch den Ultramax-Schubstangenantrieb) und man muß auch bei kritischer Betrachtung der NSU-Entwicklung (das Triebwerk ist so lang und breit wie ein wassergekühlter Vierzylinder und viel höher als ein Boxer) sagen, daß NSU das Beste aus diesem Prinzip geholt hat; die Kurbelwelle ist ein solides Meisterwerk, und wenn der Parallel-Twin wegen der Wärmezone zwischen den Zylindern auch Hubraumvergrößerungen ebenso wie problemfreie

BETRIEBSKOSTEN

Jahressteuer 87.– DM

Mindesthaftpflicht 206.– DM

Voraussichtliche Betriebskosten pro Monat (ohne Kasko und Garage, Abschreibung und Verzinsung)

bei 5 000 Jahreskilometern ca. 70.– DM
bei 10 000 Jahreskilometern ca. 115.– DM
bei 15 000 Jahreskilometern ca. 155.– DM
bei 20 000 Jahreskilometern ca. 200.– DM
bei 30 000 Jahreskilometern ca. 285.– DM

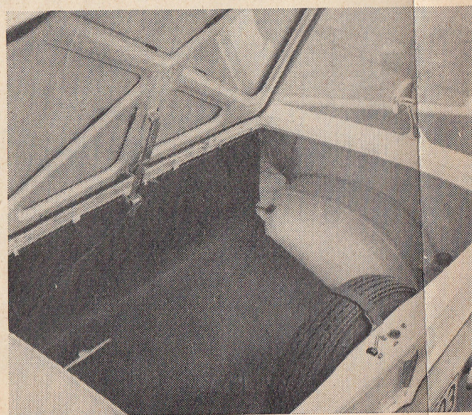
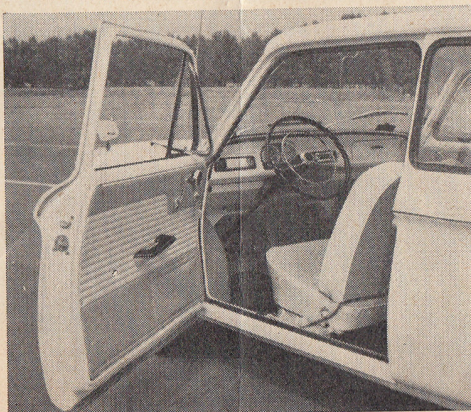
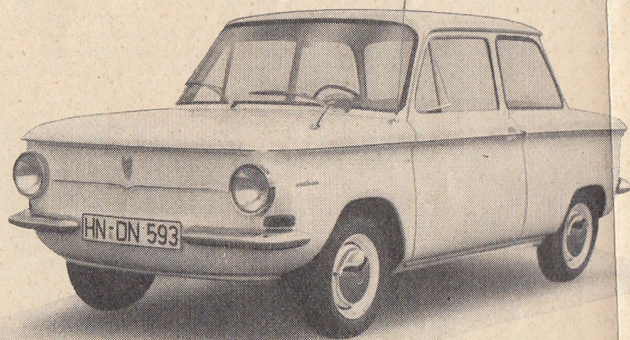
Dazu ggf. Kasko = 18,50 DM pro Monat, Garage = ca. 30.– bis 50.– DM. Abschreibung und Verzinsung sind zu verstehen als Wertverlust des Wagens in der Betriebszeit; er tritt nicht unmittelbar als Betriebsaufwendung in den Blickpunkt, sollte aber bei Errechnung der Erschwinglichkeit eines Wagens mitbedacht werden. Vorteilhaft ist hier, wenn ein Wagen sich als Gebrauchtwagen voraussichtlich günstig verkaufen läßt. Die Betriebskosten des Prinz 4 liegen bei den angegebenen Jahreskilometern je nach Fahrstrecke um 10.– bis 20.– DM unter den monatlichen Betriebskosten eines VW.

Wartung: Alle 5000 km Wartungsdienst und Ölwechsel; die Wartung umfaßt etwa 15 Arbeitsgänge, für deren Erledigung jedoch nur Richtpreise angegeben werden, so daß die Kosten von der Geschicklichkeit der Werkstatt abhängen werden. Man kann für die Durchführung der Wartungsdienste auf 100 000 km mit etwa 400 DM Kosten rechnen einschließlich von ein paar Extraarbeiten, die bei 15 000, 30 000 und 60 000 km empfohlen werden.

Der Prinz macht es der Werkstatt mechanisch im ganzen nicht besonders schwer; wenn Vergaser und Lichtanlasser ungünstig liegen, so wird das in der Werkstatt durch Routine weitgehend ausgeglichen – es macht eher mal dem Fahrer Ärger, der seinen Wagen selbst pflegen will.

Ersatzteile, Austauschteile, Reparatur-Arbeitszeiten:

Die Motorsatzteile sind billig; ihre Preise entsprechen etwa denen des VW. Die Preisliste der Karosserieteile für den neuen Prinz war bei Redaktionsschluß noch nicht greifbar; man kann ebenfalls mit verhältnismäßig niedrigen Preisen rechnen. Die Austauschteile für den Prinz 4 entsprechen denen des Prinz III/30; der Austauschmotor kostet 379.– DM einschließlich Getriebe (VW 495.– DM ohne Getriebe), die AT-Kurbelwelle kostet 91,25 DM (VW 70,50 DM, DKW-Junior 210.– DM), Stoßdämpfer sind mit 7,50 DM ganz außerordentlich billig, weil NSU sie selbst baut. Man vermißt in der Austauschpreislise eine AT-Lichtmaschine. Reparatur-Arbeitszeiten an Triebwerk und Fahrwerk liegen relativ niedrig (Motor ein- und ausbauen etwa 1,5 Stunden). Im ganzen verspricht der Prinz eindeutig einen geringen Aufwand bei Reparaturen.



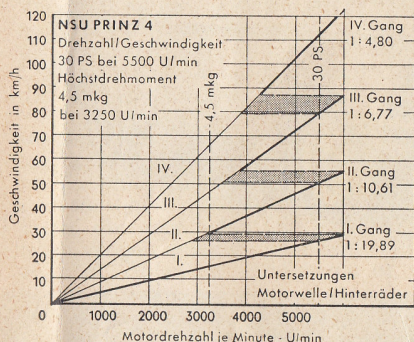
● Der Prinz 4 ist gesund motorisiert. – Der Motor dreht schon bei niedrigen Drehzahlen ruhig und vibrationsfrei wie ein Vierzylinder, er erfordert keine besondere Bedienungsgeschicklichkeit für das vollsynchronisierte Getriebe, bei dem einen nur die etwas weichen Rastungen – bedingt durch die weiche Motoraufhängung – stören können; vor allem beim Rückwärtsfahren ist ein federndes Einkucken beim Einkuppeln kaum zu vermeiden. Aber es stört uns längst nicht mehr so wie früher, und man braucht es nicht als Minuspunkt aufzurechnen. Der Motor ist trotz der Luftkühlung überraschend angenehm im Klang – nach innen besser als nach außen – und längst nicht so laut wie erwartet, er hat nicht den scharfen VW-Klang, und das höhere Wagengewicht macht sich im Temperament nicht bemerkbar. Warum die Werksversuchsabteilung es für nötig hält, den Prospektverfassern 14 Sekunden als Beschleunigung von 0 bis 80 km/h mitzuteilen, ist uns allerdings schleierhaft. Das würde die Mittelklassewagen zu lahmen Enten stempeln; die von uns erreichten 20 Sekunden sind wacker genug, genügen fürs Mithalten auch mit scharf gefahrenen VWs neuester Bauart und zum Distanzieren aller älteren. Und echte 115 km/h Spitze – und noch mehr bergab und bei Rückenwind – sind allerhand. Mit zwei Personen Besetzung und einem sportlichen Fahrer (der weiß, wozu der Schalthebel da ist) gehört der Prinz zu den schnellsten Wagen im üblichen Autobahnverkehr, und auf den Landstraßen kann er seine Fahreigenschaften zur Fahrleistungserhöhung einsetzen. Wir fuhrten Durchschnitte bis zu 90 km/h über lange Strecken – fast getrauen wir uns nicht, es zu schreiben, denn es könnte nach Aufschneiderei klingen. Und unter einem geruhsamen Durchschnitts-

Wie haben soviel an temperamentlosen Kleinwagen herumgemäkelt und verfehlte Wege kritisiert, daß wir uns verpflichtet fühlen, den positiven Weg auch wirklich zu rühmen. Wenn ein Werk den Durchbruch zu einem attraktiven Wagen der kleinen Klasse mit gesunden Vorteilen geschafft hat, so kann man sich darüber nur freuen. Und nur so kann man auch ohne Worthaspeleien eine klare Abgrenzung gegenüber dem VW schaffen, der wie ein Habicht über den kleinen Hühnchen schwebt und schon viele mit Recht gefressen hat: Ein moderner kleiner Wagen mit einfachem technischen Aufbau, von guter Qualität, mit Temperament, sicheren Fahreigenschaften und wendiger Handlichkeit ist genau das Richtige für die Leute, bei denen auch schon zehn bis zwanzig Mark monatlicher Betriebskostenunterschied zur nächst höheren Klasse über die große Frage entscheiden: „Können wir uns einen Wagen leisten – oder sollen wir es lassen, weil wir uns keinen Wagen leisten können, der uns auf dem Aschenbrödel-Status heraushebt.“

Im übrigen ist in diesem Motorraum gut Platz für ein anderes Triebwerk; der jetzige Motor sitzt sozusagen an der Wand, als ob er nicht für immer hineingehörte. Vom Wankelmotor gar nicht zu reden: Wie wäre es – wenn die Produktion mal einige Zeit gelaufen ist – mit einem schnellen Vierzylinder (NSU muß ihn ja nicht selbst bauen), etwa wie der 850er Austin-Vierzylinder – und dazu Scheibenbremsen etc.? Es könnte ein Liebhaberfahrzeug ohne Beispiel werden!

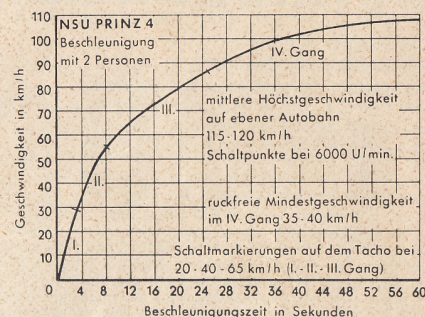
0- 50 km/h	=	6,5 sec
0- 70 km/h	=	14,5 sec
0- 80 km/h	=	20,0 sec
0- 90 km/h	=	27,5 sec
0-100 km/h	=	37,0 sec

Die Beschleunigungsziffern sind der Beschleunigungskurve rechts zu entnehmen, die zeigt, in welcher Zeit welche Geschwindigkeit erreicht wird. Die Beschleunigung ist mit 2 Personen Belastung gemessen. Zum Vergleich die Beschleunigungswerte des Volkswagens, Modell 1961: 0-50 km/h = 8,0 sec, 0-70 km/h = 14,0 sec, 0-90 km/h = 18,0 sec, 0-90 km/h = 24,0 sec. Der Vergleich der Ziffern könnte darüber hinwegtäuschen, daß ein gut gefahrener Prinz 4 in der Praxis mittelmäßig gefahrene größere Wagen leicht distanziert; dafür spricht allein schon sein geringes Leistungsgewicht (kg im Verhältnis zu den PS), das etwa dem großen VW 1500 entspricht.



Verbrauchskurven, die den Verbrauch bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten zeigen, sind für die Praxis wenig aussagekräftig. Im Jahresdurchschnitt verbraucht der Prinz 30-Motor nach Leser-berichten etwa 6 bis 7,5 Liter, je nach Fahrweise, mit Teilstreckenverbräuchen zwischen 6 und 8,5 Liter. Für den Prinz 4 kann man im Jahresmittel mit 6,5 bis 7 Liter Superkraftstoff rechnen.

Das Drehzahl-Geschwindigkeits-Diagramm zeigt mit seinen Strahlen das Verhältnis von Drehzahl zu Geschwindigkeit in den vier Gängen. Die Querverbindungskurve, daß wir bei 6000 U/min geschaltet haben, um die Maximalbeschleunigung für die Beschleunigungskurve zu erreichen. Weitere Quersteiche bezeichnen die Punkte auf den Strahlen, wenn man bei der Nenndrehzahl von 5500 U/min schaltet. Man braucht die hohen Drehzahlen nicht zu scheuen; sie sind durchaus gesund für diesen Motor, wenngleich man natürlich fürs Fahren z. B. im fließenden Stadtverkehr schon viel früher aufwärtsschalten kann; der Motor zieht schon bei niedrigen Drehzahlen bemerkenswert ruckfrei. Interessant ist der Vergleich zu einer ganz andersartigen Motorcharakteristik im Test des VW 1500 in diesem Heft.



Motor: Zweizylinder-Viertakt-Motor (Parallel-Twin) im Heck, Bohrung x Hub 76 x 66 mm, Hubraum 598 cm³, Verdichtung 7,5, Leistung 30 PS bei 5500 U/min max. Drehmoment 4,5 kg/mk bei 3250 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 12,1 m/sec, schubstangengetriebene, obliegende Nockenwelle mit Schubstangenantrieb, Kühlturbogelände aus Kurbelwelle, Druckluftschmierung (gemeinsame Ölfüllung für Motor und Getriebe, 2,35 Liter), Micronic-Ölfilter, 1 Fallstrom-Verdiger (mit Beschleunigerpumpe), Solex 34 PCI (Ø 34 mm), Ölbad-Luftfilter, Kraftstoffzufuhr durch mechanisch angetriebene Membranpumpe, 37-Liter-Tank im Bug (bei Sonderausstattung mechanischer Kraftstoffanzeiger, auf Wunsch Reservetank, 5 Liter Reserve), Batterie 12 Volt 32 Ah (rechts unter Rücksitzbank), Anlaß-Zünd-Lichtmaschine 12 Volt 130 Watt.

Kraftübertragung: Heckmotor mit Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Getriebe (vollsynchronisiert), Olinhalt Getriebe mit Differential (gemeinsam mit Motor) 2,35 Liter. Untersetzungen: Motor/Getriebe 2,08; im Getriebe 4,14; 2,21; 1,41; 1,0; R 5,38. Achsantrieb 2,31. Gesamtuntersetzungen: 19,89; 10,61; 6,77; 4,80; R 25,84.

Fahrwerk: Selbsttragender Karosseriekörper mit Zentralträger, vorn Einzelaufhängung an doppelten Querlenkern mit Schraubenfeder und Gummipuffern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, hinten pendelnde Aufhängung an Querlenkern, Schraubenfeder, Teleskopstoßdämpfer, Antrieb durch Halbwellen mit Kardangelenken innen und Gummipuffungen außen. Reifen 4,80–12, Zahnstangenlenkung mit 2 kurzen Spurstangen. Hydraulische Bremsen.

Bremsfläche 377 cm², Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

Maße und Gewichte: Radstand 2040 mm, Spurweite vorn/hinten 1230/1200 mm, Außenmaße 3440 x 1490 x ca. 1360 mm, Bodenfreiheit ca. 180 mm, Wendekreis ca. 8,8 m, Leergewicht vollgetankt 565 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1000 kg (= Zuladung 435 kg!), Leistungsgewicht beim Leergewicht 19 kg/PS, voll belastet 33 kg/PS.

Bergsteigefähigkeit: errechnet bei halber Zuladung
im 1. Gang 52%- 2. Gang 24%, 3. Gang 14%,
4. Gang 9%.

Empfohlene Wartung: Wartungsdienst und Ölwechsel alle 5000 km.

Test und Fotos: Dr. P. Simsa
Zeichnungen: J. F. Drkosch