



test



NSU PRETIS 1000

LJUDEM UGAJA IME PRINC

Pavle Klinar

PROIZVAJALEC:

Produžice »Tito« — »Pretis«, Sarajevo-Vogošča

ZASTOPNIKI IN PRODAJALCI:

»Avto Celje«, Celje, Ljubljanska 11;
»Ferromoto«, Maribor, Partizanska 3-5;
»Slovenija avto«, Ljubljana, Prešernova 40;
»Volan«, Ljubljana, Kersnikova 6.

CENA:

1.532 \$ ali 21.750,55 din (cena franco Sarajevo, orezovni stroški do Ljubljane 450 din).

BARVE:

bela, modra, rdeča

PODATEK ZA ZAVAROVANJE IN CESTNINO:

996 ccm

GARANCIJA:

Šest mesecev ali 10.000 prevoženih kilometrov, razen za gume in potrošni material (svečke, žarnice in podobno). Brezplačni servisi: pri prevzemu, pri 500 km, pri 2.500 km in pri 5.000 km.

ROK DOBAVE:

za devize 20 dni, za dinarje trenutno takoj, po novem letu še ni znan.

V tovarni NSU so pričeli izdelovati avtomobile šele pred enajstimi leti. Dotlej so nadaljevali tradicijo motornih koles, začeto l. 1900, ki je rodila tudi nekaj svetovnih rekordov.

Precej časa sestavljajo avtomobile NSU tudi pri nas. In NSU pretis 1000 večina reče kar princ, čeprav je večji od edinega princa, ki ga NSU še izdeluje. Od princa 4 naprej se ga še vedno drži to pravilčno ime.

Pretis 1000 se postavlja predvsem s sodobnim, štirivaljnim, vrstnim motorjem. Pa tudi karoserija in podvožje nas nista razočarala. Karoserija je moderno zasnovana, lahka, vendar trdna. Kolesa so na posamičnih obesah, natančno vodena. Z eno besedo: princ je zasnovan tehnično smotno in dosledno.

Mladostni motor

Princev prvi adut je motor. Ne je zaradi vzdržljivosti, katero hvalijo tudi viri, ampak še bolj zaradi živahnosti. To dokazujejo pospeški, ki smo jih izmerili, ko sta bili v vozilu dve osebi, b priložniku pa dobrih 29 kg. Vse je zapisano ...

Sicer pa živahnosti ni treba preverjati s štoparico v roki. Vsak poprečni voznik bo že pri prvem poznanstvu z njim ugotovil, da ima pri speljavanju, pri prehitovanju, na klanecu in v drugih situacijah, ko je treba pritisniti na plin, za seboj stroj (nameščen je zadaj), ki reagira tako, živahno in s silo.

Hkrati je motor za svojo zmogljivost varčen.

Na suhi cesti pa preseneti tudi podvožje; saj avto manj zanaša kot bi sodili po dandanes že malodane prekleti nihalni premii.

Zakaj mu oprostimo trde vzmeti?

Obremenjen z dvema osebama ima namreč pretis 1000 na zadnji osi 55 in na prednji 45 odstotkov teže. Idealna razdelitev teže to ni, vendar je za prinčev dobro lego na cesti odlično, da težišče stroja ni predaleč za zadnjo premo. Motor je prav v ta namen postavljen povprek na smer vožnje.

Dobri legi na cesti so žrtvovali udobje, saj so vzmeti trde in poti vzmeti kratke. Zanesljivo lego na cesti je pač treba plačati.

Ce je živahen, je pač glasen

Na slabi cesti udobje namreč na plemenitaško, kot bi se spodobilo avtu, ki mu rečejo »kraljevič«. Na dobri cesti so vzmeti dovolj mehke, kadar pa zapeljete na luknjast makadam, vas strese do hrbtenice.

In ko smo že pri udobnosti in neudobnosti vožnje v princu: odlični motor izkazuje svojo prisotnost preveč na glas. Svedo da še zmeraj ni hrup, ki so ga deležna ušesa od zračno hlajenih motorjev še manjše kubature in nižje cene, je pa zlasti pri višjih hitrostih nadležen.

Naredili so ga inženirji IV. stopnje

Ce odštejemo trde vzmeti in glasen motor, »1000« nikakor ni neudoben voz. Poleg dobrih in udobnih sedežev je treba karoseriji priznati, da je na zunaj majhna in na znotraj velika, na zadnjih sedežih je toliko prostora, kot v fiatu 1100 ali več kot v VW 1300. Tudi priložnik je razmeroma prostoren.

NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 130,5* km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 m, zalet 2,7 km, štiri meritve).

Kilometer brez zaleta 39,4* sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 118 km na uro

Pospeški:

- ▷ 0 do 40 km na uro: 3,6* sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 7,5* sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 12,0* sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 16,2* sekunde
- ▷ 0 do 120 km na uro: 31,7** sekunde

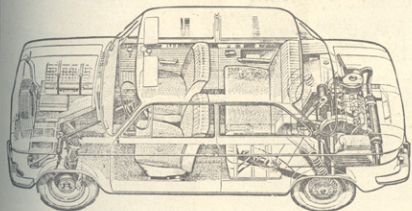
Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 7,0** litra navadnega bencina goriva super na 100 km, največ 11,2** litrov na 100 km, na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 120 km na uro) 10,5 l na 100 km;

▷ po mestu: povprečno 9,5 litra na 100 kilometrov;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,7 litra na 100 km

* NSU — pretis 1000, ki ga prodajajo sedaj, potegne nekoliko slabše, saj zmoro 2 KM manj — po tujih virih od 0–100 km na uro 19,8 sek. ** Iz »Auto, Motor und Sport«.



Višč so nam bila velika okna; oprema je razmeroma bogata. Res, pogršali smo le ventilator.

Mad večje prinčeve odlike vseokar sodi tudi odlično sinhronizirani menjalnik. Zavore so dobre. Pri naglem zaviranju iz velike hitrosti vozilo zanesljivo ostane v smeri. To smo preskusili s spuščeni volanom.

Naj strnemo naše vtise: odliki sta živahen, trpešen in varčen motor ter dobra lega na cesti. Šibka točka je udobje: trdo vzmetenje, glasen motor in ne zmerom zadovoljivo gretje. Pri tem si avto naklonjen kupev gotovo zasluži tudi z razmeroma prostorno karoserijo.

Prinčevi očetje so šele pri RO 80 dokazali, da so kralji med inženirji; tudi pri svojem majhnem avtu so predvsem stremeli za tehničnimi odlikami in šele potem za udobjem.

TEST: NSU PRETIS 1000

VIDEZ	8	Oblika je čista in jasna. Prisekani robovi, nizki bokli. Pred leti zelo moderna.
PROSTORNOST	8	Dvoje vrat. Za štiri osebe še kar prostoren. Prednji blatniki segajo preveč v kabino, na dolgem potovanju to utruditi. Zadaj so manj skoparili s prostorom. Zeleli pa bi si nižjo klop. Prtljajnik 260 litrov — za primerjavo z VW 1300 : 116 litrov!
UPRAVLJANJE	9	Direkten volan omogoča okretno vožnjo. Ročica menjalnika je na tleh, se zelo natančno pretika. Ključavnice in kljčke na vratih sodijo med najboljše, kar jih poznamo. Nepraktičen je gumb za brisalnice in brizgalko.
OPREMA	8	Oprema z instrumenti je razmeroma bogata, saj ima redkokatero vozilo tega razreda npr. električno uro. Zelo pa bi si želeli ventilator, ker gretje pri nizkih hitrostih ni zadovoljivo.
VIDLJIVOST	9	Velika okna, dober pregled naprej in nazaj. Če nočete, da se okna orose, je treba zadnja okna potisniti navzven. Se pa pri hitri vožnji rada sama zaprejo.
NAJVEČJA HITROST	9	Nad zlato sredino tega razreda — nič počasnejši ni od renaulta 8, sence 1000, kadeta S.
POSPEŠKI	10	Med najboljšimi v tem razredu. To je seveda veljalo za princa, ki smo ga mi preskušali, ti, ki jih prodajajo sedaj, imajo 3 KM manj. Zanje velja ocena 9.
PORABA GORIVA	8	Pri srednjih hitrostih zelo varčen, gotovo najbolj varčen nemški avto s takšno zmogljivostjo. Francozi pa so še večji stiskači.
LEGA NA CESTI	8-9	Zelo nevtralen v ovinkih, le na spolzki cesti včasih sunkovito spodnese zadek. Zelo lahko ga je ujeti. Zal zelo občutljiv na močni veter. Svetujemo obtežitev prtljajnika.
UDOBJE	6	Zelo glasen motor in tudi podvozje precej ropota. Na slabi cesti zelo utrudijo trde vzmeti. Slabo gretje, v hudem mrazu nezadostno.
MOTOR	10	Zivahen, vzdržljiv, trpešen. Se zelo rad vrti in mu ne škodi tudi če drvite z vso močjo dolgo ure. Čeprav visoko zmogljiv, ne povzroča nobenih skrbi.
ZAVORE	9	Sprejad kolotne, zadaj bobnaste. Zelo segrete rade blokirajo na prednjih kolesih. Kljub temu nadpovprečno dobre.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štirikratni — vrtni — namakšen — vrtni — vrtni na gib 69 x 66,6 mm — giban prostornina 996 kubikov — kompresija 7,5:1 — največja moč 40,2 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti — največji navor 7,9 kpm (DIN) pri 2600 vrtljajih v minuti — ročična gred v pečih kotaljih — visoki ventil — odmična gred v glavi — zračno hlajenje — oljno mazanje, v motorju 15 litra olja — padetocni upljalj solex 34 PCI — mehanična črpalka za gorivo — akumulator 6 voltov, 66 amperah ur — dinamo 200 vatov.

Pressa medu motor sedaj, poganja srednji kolesi — enokolovna suha sklopka — mehanski prenos med pedalom in sklopko — štiristopenjski popolnoma sinhroniziran menjalnik I — 4,36:1, II — 2,89:1, III — 1,54:1 IV — 1:1, vzvratna — 4,86:1 — prestavna ročica med sedesema — pnevmatiki 5,50 x 12.

Vse limuzina za 5 oseb — dvoje vrat — samonosa karoserija — prednji kolesi na prečnih vodilih in vijčnih vzmeteh, prečni stabilizator — zadnji kolesi na diaconalnih obesah, vijčne vzmeti — spredaj in zadaj hidravnični blaziniki — volan z klobuko letvijo — na vseh štirih kolesih bobnaste zavore — mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih.

Meri in tele: dolžina 3,70, širina 1,49 metra, višina 1,36 metra — medosna razdalja 2,25 metra — sedenja širina spredaj 1,19 metra, zadaj 1,40 metra — rajdni krog 9,5 metra — najmanjša višina do cestišča 19 centimetrov — teža praznega vozila 600 kg — dovoljena skupna teža 1000 kg.