

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1910

1900

(1957 - 1973)

HISTORIE

»MALÝ A HBITÝ«



V září 1957 byl na frankfurtském autosalonu představen malý vůz se vzduchem chlazeným dvouválcem v zádi a označením NSU Prinz. Tehdejší přední světový výrobce motocyklů tak po třicetileté přestávce vrátil značku NSU mezi automobilky.



Prototyp postavený v létě 1956 se tvarově lišil od budoucího vozu Prinz

První sériové vozy NSU Prinz opustily výrobní linku 4. března 1958



Jen 3,15 m dlouhý
NSU Prinz II
v exportním
povedení
z roku 1960

Dva válce a čtyři kola
V roce 1954 začala firma NSU, tehdy největší světový výrobce motocyklů, vyvíjet malé lidové vozidlo. Počáteční úvahy o tříkolce brzy padly pod stůl stejně jako představa čistě dvoumístného voziku. V létě 1956 už jezdily tři první prototypy malého čtyřkolového vozu se samonosnou karoserií, v níž bylo místo pro dva dospělé a dva dětské cestující.

V září 1957 se NSU Prinz představil veřejnosti na frankfurtském autosalonu, první sériové vozy opustily výrobní linku továrny v Neckarsulmu počátkem března 1958. V té době už bylo řadu měsíců v provozu 150 předsériových vozů Prinz.

NSU Prinz měl samonosnou dvoudveřovou karoserii se stupňovitou zádi. V té se skrýval napříč uložený vzduchem chlazený čtyřdobý řadový



Jeden ze sto padesáti předsériových vozů Prinz zhotovený v roce 1957

Prinz měl
vzadu napříč
uložený
vzduchem
chlazený
dvouválec
 583 cm^3



NSU Prinz II ve dvoubarevném provedení vyráběný v letech 1958–1960



dvouválec OHC o objemu 583 cm^3 a výkonu 20 k (15 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Motor a převodovka měly společnou olejovou náplň, chlazení podporoval ventilátor. Elektroinstalace pracovala s napětím 12 V.

Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na dvojicích příčných trojúhelníkových rámén, zadní na šikmých závěsech. Odpružení obstarávaly vpředu i vzadu vinuté pružiny se souosými tlumiči. Vůz měl hřebenově řízení a na všech čtyřech kolech bubnové brzdy s kapalinovým ovládáním. Dvanáctipalcová kola nesla pneumatiky 4,40-12.

Náhradní kolo bylo umístěné svíscle za čelní stěnou karoserie, za ním byla palivová nádrž o objemu 25 l a malý zavazadlový prostor. Hrdlo nádrže se skrývalo pod přední kapotou.

Uvnitř Prinz nabízel dvě samostatná přední sedadla, jejichž odklopením kupředu se otevřel přístup k zadnímu sedadlu, za nímž byl malý odkládací prostor. Sklopěním zadního opěradla vznikl vzadu dosti velký prostor pro zavazadla.

Vůz s rozvorem 2000 mm a rozchodem kol 1200 mm vpředu i vzadu byl dlouhý 3145 mm, široký 1420 mm a vysoký 1370 mm. Prinz I se základní výbavou vykazoval pohotovostní hmotnost

510 kg, lépe vybavený Prinz II 520 kg. Oba měly celkovou hmotnost 840 kg. Dosahovaly největší rychlosti 105 km/h a spotřebovaly 7 litrů benzínu na 100 km.

Od dubna 1959 byl za příplatek k mání NSU Prinz 30, tedy Prinz II vybavený motorem 583 cm^3 s výkonem zvýšeným na 30 k (22 kW). Díky němu malý vůz dokázal flirtovat s rychlosťí 120 km/h a průměrně spotřeboval 7 l benzínu Super na 100 km.

V září 1960 debutoval inovovaný Prinz III, jehož dvouválec 583 cm^3 dával ve standardním provedení výkon 23 k (17 kW) a uděloval mu největší rychlosť přes 110 km/h.

Vůz dostal přičný stabilizátor přední nápravy, pěrování zadních kol bylo doplněno pryžovými pružinami. Plnému rejdu řízení nyní odpovídaly tři otáčky volantu místo dřívějších 2,5. Zadní sedadlo bylo posunuto dozadu na úkor dřívějšího odkládacího prostoru.

V letech 1958 až 1962 vzniklo podle továrních záznamů celkem 94 567 vozů NSU Prinz první generace, z nichž jen 1648 bylo ve spartánské verzi Prinz I, zatímco 62 587 vozů připadal na Prinz II a 30 332 na Prinz III.



Od června 1961 se souběžně vyráběl nový Prinz 4 (vlevo) a Prinz III

Snímek z podzimu 1958: vpředu kupé Sport Prinz, za ním vozy Prinz II

NSU Prinz 4 vypadal jako zmenšený americký Chevrolet Corvair (1961)



Malý Američan

Koncem června 1961 odstartovala výroba nového malého vozu NSU Prinz 4, který vypadal jako zmenšený americký Chevrolet Corvair. Ten měl ovšem v zádi uložený vzduchem chlazený plochý šestiválec, zatímco Prinz 4 převzal osvědčený řadový dvouválec převrtaný na objem 598 cm³. Dával výkon 30 k (22 kW) při 5600 ot/min a vykazoval příznivější průběh točivého momentu.

Prinz 4 povyrostl, měl rozvor lehce prodloužený na 2040 mm a rozchod předních kol rozšířený na 1230 mm. Nová karoserie měřila do délky 3440 mm, tedy o 295 mm více, na šířku přibylo 70 mm na celkových 1490 mm. Výška zůstala prakticky stejná – 1360 mm.

V přídi uložená palivová nádrž měla objem zvětšený na 37 l, nalévací hrdlo bylo nadále uvnitř. Pod přední kapotu se kromě náhradního kola vešlo také 250 l zavazadel.

Prinz 4 vykazoval pohotovostní hmotnost 570 kg, jeho užitečná hmotnost měla v této třídě pozoruhodnou hodnotu 430 kg. Na dvanáctipalcových kolech obutých

do pneumatik rozměru 4,80-12 dosahoval největší rychlosti 120 km/h a spotřeboval 7 l benzínu na 100 km.

Jen v jediném exempláři vzniklo v roce 1962 v italské karosárně Scioneri, jež sídlila v Saviglianu asi 50 km jižně od Turina, kombi NSU Prinz 4 Giardinetta. Mělo v horní části záde nahoru vyklápěcí víko s oknem, nad stojatým motorem však mnoho prostoru nezbývalo.

Od podzimu 1965 se vyráběl lépe vybavený Prinz 4 L, který v březnu 1969 dostal lehce rozšířený rozchod předních i zadních kol, pneumatiky 5,65-12, případně radiálky 135 SR 12, nově upravené čelo karoserie ozdobené vodorovnou lištou a nedělený přední nárazník.

Měl také novou palubní desku s trojici kruhových přístrojů: uprostřed větší rychlodíl se stupnicí do 140 km/h, nalevo od něj menší elektrické hodiny a napravo palivoměr. V této podobě se vůz vyráběl do dubna 1973.

Prinz 4 se v Německu od druhé poloviny šedesátých let prodával jen málo, jeho hlavním odbytětem byla Itálie. Např. v roce 1969 z rekordní roční produkce 61 tisic vozů odešlo na italský trh přes 40 tisíc, tedy dvě třetiny. O rok později



Dvouválec z Neckarsulmu sloužil i u bádensko-württemberské policie

Solitér: kombi NSU Prinz 4 Giardinetta s karoseríí Scioneri z roku 1962

Od jara 1969 do jara 1973 se vyráběl NSU Prinz 4 L s novou čelní lištou



» dosáhl podíl exportu do Itálie na celkové výrobě 55 tisic vozů dokonce 86 %.

Celkem bylo v letech 1961 až 1973 vyrobeno 576 619 automobilů NSU Prinz 4.

Připomeňme, že v roce 1969 se firma NSU stala součástí společnosti Audi NSU Auto Union AG, jejímž většinovým podílníkem a následně vlastníkem byl koncern Volkswagen.

Kupé po italsku

V září 1958 bylo na frankfurtském autosalonu představeno 2+2místné kupé NSU Sport Prinz, jehož karoserii navrhl designér turínského studia Bertone Franco Scaglione (1916–1993).

Kupé převzalo podvozek a poháněcí ústrojí vozu Prinz II, jeho vzduchem chlazený dvouválec 583 cm³ dával výkon 30 k (22 kW). Při rozvoru náprav 2000 mm a rozchodu kol 1200 mm vpředu i vzadu bylo dlouhé 3560 mm, široké 1520 mm a vysoké 1235 mm. Bylo tedy o 415 mm delší, o 100 mm širší a o 135 mm nižší než základní model.

Ve svažující se přidi kupé měla své místo palivová nádrž o objemu 25 l a náhradní kolo tentokrát uložené vodorovně. Mista pro zavazadla tam bylo pomálu. Za předními sedadly bylo průběžně sedadlo, jež při jízdě dvou osob sloužilo k uložení zavazadel.

Kupé se mohlo pochlubit panoramatickým čelním oknem, okna ve dveřích byla bezrámová. Zadní boční okénka se dala pootevřít do strany. Kapota motoru se odklápěla dozadu.

Sport Prinz vykazoval pohotovostní hmotnost 565 kg, jeho užitečná hmotnost byla omezena na 300 kg. Na dvou-nátipalcových kolech s pneumatikami 4,40-12 dokázal vyvinout rychlosť 120 km/h a spotřeboval 7 l benzínu na 100 km.

Výroba kupé odstartovala v březnu 1959, první dvě stovky vozů zkompletovala firma Bertone v Turinu. Potom až do června 1962 dodávala do Neckarsulmu holé karoserie, celkem jich bylo 2715. Od listopadu 1959 se karoserie kupé vyráběly i v mateřské továrně, poté byla jejich výroba převedena do karosárny Drauz sídlící v sousedním Heilbronn.



NSU Sport Prinz na výletě do hor s řetězy na kolech a lyžemi na střeše

Kupé Sport Prinz představené v září 1958 karosovala italská firma Bertone

Prinz 4 k nepoznání:
egyptský Ramses
Utilica na podvozku
NSU (1961)

Od roku 1967 v Egyptě vyráběl
dvoudveřový hranatý
Ramses Sedan



Od září 1961 mělo kupé zdokonalený podvozek se stabilizátorem přední nápravy, přídavnými pružinami vzadu a pneumatikami 4,80-12. Z nového typu Prinz 4 převzalo dvouválec 598 cm^3 s nezměněným výkonem 30 k (22 kW), ale s přiznivějším průběhem točivého momentu.

Součástí inovace byla i montáž palubní desky osazene dvěma kruhovými přístroji, vlevo rychloměrem a vpravo od něj sdruženým přístrojem s hodinami a palivoměrem.

V listopadu 1964 byly přední bubnové brzdy kupé nahrazeny kotoučovými, pneumatiky povyrostly na 5,00-12. Od leta 1966 se montovalo obutí 5,65-12, nebo 135 SR 12.

Výroba kupé Sport Prinz byla ukončena v létě 1967, celkem jich od roku 1959 vzniklo 20 831. Poslední se doprodávala v sezóně 1968.

Ve stínu pyramid

Od roku 1961 dodávala firma NSU podvozky a poháněcí ústrojí vozu Prinz 4 do Egypta, kde sloužily k montáži vozů NSU Ramses s ručně vyráběnými karoseriemi. Zpočátku šlo

o víceúčelové 3,3 m dlouhé automobily s rustikální karoserií hranatých tvarů, které se mimo jiné uplatnily ve službách egyptské pošty i armády.

Na jaře 1963 následoval dvoudveřový uzavřený vůz Ramses, jenž měl jen lehce upravenou karoserii vozu Prinz 4, vpředu opatřenou hranatou maskou z chromovaných lišt a rozměrným nárazníkem. Karosářské díly přicházely k tamější firmě Egyptian Automotive z Neckarsulmu stejně jako kolekce mechanických skupin. Produkce se počítala jen na stovky vozů ročně.

Ve druhé polovině šedesátých let byl dvoudveřový automobil s označením Ramses Sedan překarosován tak, že jen tvary kabiny prozrazovaly jeho původ, zatímco nepříliš vzhledný hranatý ponton klamal tělem.

Velkorysé plány rozvoje sériové produkce vyhlašované egyptskou vládou se nikdy nepodařilo uskutečnit, celá záležitost skončila v roce 1973 spolu se zastavením výroby vozu NSU Prinz 4. Celkem vznikly v Egyptě asi 3 tisíce automobilů Ramses s mechanickými skupinami NSU. □