

WARUM NSU TYP 110



NSU TYP 110 - Brochure: DW 4049 500 1618 - Printed in Germany. Carl Villadsen - Flauenkjold - DK (07-1984) / <https://www.nsu4.nl> - Hans Homburg - 21-10-2026

Tijdens een vakantie in juli 1984 met de NSU TT naar Finland tot aan de Noordpoolcirkel. In Denemarken heb ik deze brochure, die waarschijnlijk in 1965 werd uitgegeven, bij een oud NSU dealer gekregen.

Ein Autokauf will überlegt sein

Sie sind ein kritischer Käufer, nicht wahr? Und wenn Sie es tatsächlich nicht sein sollten—wie schade! Denn rund 6000 DM für eine so große Anschaffung wie es ein Automobil ist, die gibt man nicht einfach so aus, nur um den Nachbarn zu ärgern. Denn der neue TYP 110 von NSU ist ganz anders und viel mehr als nur ein Renommierstück seiner Klasse. Er ist von erfahrenen Fachingenieuren fortschrittlich konstruiert und von schwäbischen Handwerkern mit der sprichwörtlichen Liebe zur sauberen, soliden Arbeit gebaut worden. Wir wollen Ihnen hier nun alles über dieses Auto sagen, was es kann, wie es ist, was Sie von ihm erwarten dürfen und was Sie von ihm nicht erwarten können. Denn auch bei NSU gibt's keine Wunder.





Ein Wort über NSU

Bei der Gelegenheit gleich noch ein Wort über uns – über die NSU Motorenwerke AG: Wir sind im Vergleich zu den Automobilkonzernen der Weltproduktion ein kleines Werk. (Dabei beschäftigen wir mehr als 10 000 Arbeiter und Angestellte!) Das hat Vorzüge und Nachteile. So ist es zum Beispiel ein Nachteil, wenn man NSU-Fahrzeuge nicht an jeder Straßenecke stehen sieht, sondern nur an jeder zweiten; denn oberflächliche Betrachter behalten nur das im Auge und im Ohr, worüber man sozusagen stolpert und deshalb bei jeder Gelegenheit spricht. Doch – denken Sie einmal an einige berühmte Automobilfabriken des Weltmarktes, dann wird Ihnen andererseits schnell der Vorteil bewußt, den kein Massenprodukt bieten kann. Sie alle – die kleineren Werke und damit folglich auch wir – sind gezwungen, qualitativ hochwertige Fahrzeuge zu bauen, sind genötigt, der Übermacht großer Stückzahlen technische und konstruktive Individualität entgegenzusetzen.

So gesehen ist es auch kein Zufall, daß der erste Rotationskolben-Motor der Welt, der NSU/Wankelmotor, ausgerechnet in den Forschungszentren der NSU-Motorenwerke realisiert wurde. Techniker und Kaufleute sehen im Automobilbau weniger die kalkulatorische Rechenaufgabe großer Stückzahlen, als vielmehr die Aufgabe, dem Kunden für sein gutes Geld ein Optimum an Qualität und Leistung, an Fahrfreude und Bequemlichkeit, an Sicherheit und Fortschritt zu bieten. Das sind die Voraussetzungen, unter denen der neue TYP 110 von NSU entsteht.





Wie groß möchten Sie einsteigen?



Gestatten Sie uns bitte zu Anfang eine banale Feststellung: Ein Automobil ist zunächst einmal ein nüchternes, technisches Gerät. Es hat die Aufgabe, eine bestimmte Zahl von Personen und Gepäck von hier nach da zu bringen. Das ist selbstverständlich. Weniger selbstverständlich ist aber das Wie. Die Ansprüche der Menschen in unserer Zeit an Komfort und Bequemlichkeit werden immer größer. Schließlich sitzen wir zu Hause auch nicht mehr auf den bocksteifen Stühlen des 18. Jahrhunderts. Eine der wesentlichsten Zielsetzungen bei der Konzeption des neuen TYP 110 war also, den Insassen ein gutes

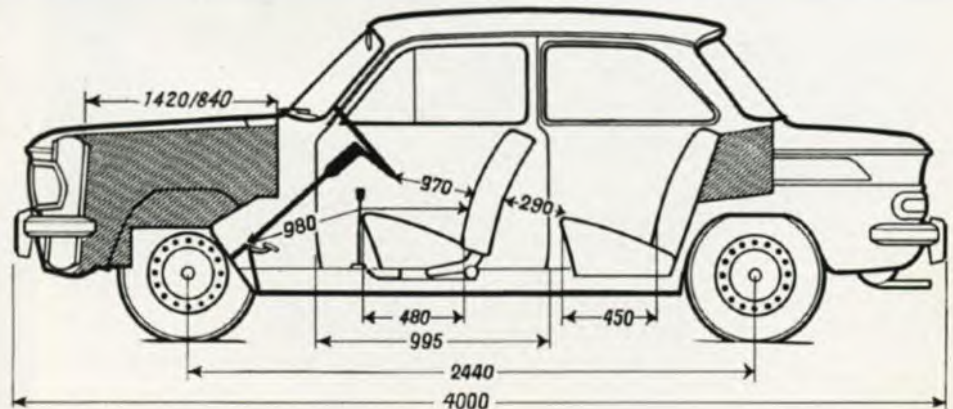
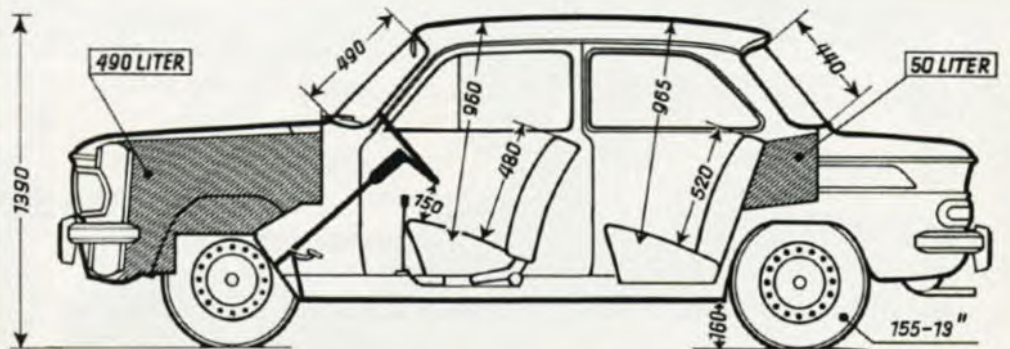
Maß an wohnlicher Bequemlichkeit zu bieten, das auch lange Strecken zu einem Vergnügen ohne körperliche Strapazen werden läßt. **Wir wollten in dieser Klasse dem Fahrer und seinen Mitfahrern das bieten, was man am besten mit Behaglichkeit bezeichnen kann.** Denn neben dem guten Sitzen auf Polstern, die so bequem sind, daß sie nach Maß geschneidert sein könnten, spielt die Geräumigkeit und die Helligkeit des Fahrgastraumes eine entscheidende Rolle. Sich bewegen zu können, nicht das Gefühl zu haben, mit seinen Gliedmaßen eingezwängt zu sein – das macht außerordentlich viel aus.

Und daran haben wir gedacht: im TYP 110 gibt es jede Menge Platz für die Beine. Fahrer und Beifahrer können sich auf weiten Reisen 'die Füße vertreten'. Natürlich haben auch die Fahrgäste im Fond ausreichend Platz und Bewegungsfreiheit.

Jede Menge Platz, Geräumigkeit, unbehinderte Bewegungsfreiheit – das sind starke Worte. Aber vergleicht man die Innenraummaße des TYP 110 mit denen anderer Fabrikate, dann zeigt es sich, daß der neue NSU nicht nur gegenüber der Klassenkonkurrenz überlegen bestehen kann, sondern auch in Relation zur sogenannten Mittelklasse eine gute bis

sehr gute Figur macht. Für die Freunde genauer Zahlen haben wir hier die wichtigsten Werte der Innenraumabmessungen aufgeschrieben:

Innenbreite vorn	127,5 cm
Innenbreite hinten	125,5 cm
Breite der Vordersitze	55 cm
Tiefe der Vordersitze	48 cm
Breite der Sitzbank hinten	125 cm
Tiefe der hinteren Sitzbank	45 cm
Kopfhöhe vorn	96 cm
Kopfhöhe hinten	96,5 cm
Knieraum hinten	21–37 cm

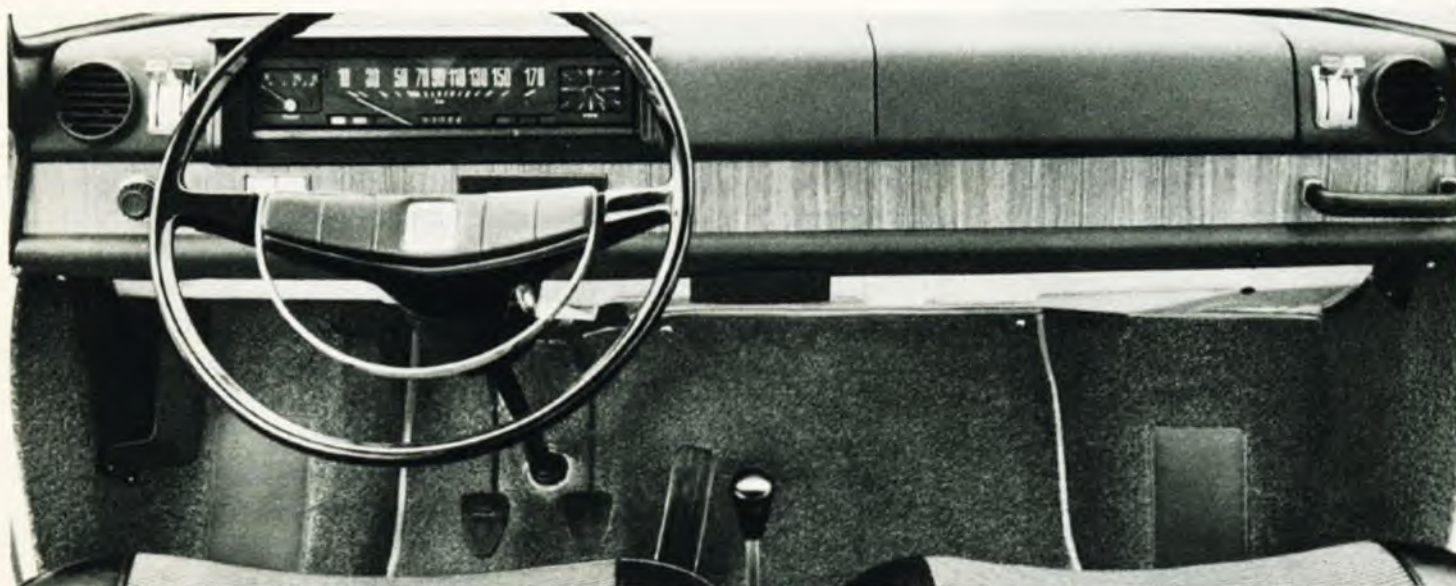


Innere Qualitäten

Es bedarf wohl keiner zusätzlichen Betonung, daß man mit Zahlen allein noch keinen endgültigen Maßstab schaffen kann. Denn Sie wissen sehr genau, daß man in einem Sessel, der ausladend gebaut ist und bequem aussieht, nicht unbedingt auch bequem und entspannt sitzen muß. Die Gestaltung der Sitzpolster macht's. In langen Versuchsreihen

wurde in Neckarsulm der körpergerechte Sitz entwickelt: dazu gehört, daß die Rückenlehne während der Fahrt verstellbar ist. Natürlich können die vorderen Einzelsitze den unterschiedlichen Beinlängen angepaßt werden. Wer gern mit sportlich ausgestreckten Armen fährt, fühlt sich genau so wohl wie die zierliche Fahrerin, denn der Sitz gleitet auf





geneigten Bodenschienen vor und zurück: in der vorderen Position ist der Sitz verständlicherweise am höchsten; je weiter er zurückgeschoben wird, desto tiefer wird er. Denn es ist nun einmal so, daß großgewachsene Leute mit langen Armen und Beinen auch einen längeren Oberkörper haben. Die Sitzfläche ist weit nach vorn gezogen. Sie bietet damit gute Oberschenkelauflege (kein verkrampft-Gas-Bein) und kleinen wie großen NSU-Fahrern gleichermaßen hervorragenden, seitlichen Halt, zu dem auch die Rückenlehnen durch die Aufpolsterung der Seitenpartien beitragen. Dies alles kommt nun nicht ausschließlich einer sportlichen Fahrweise zugute. Fester Halt durch gute Sitzposition ist unbedingte Vor-

aussetzung für entspanntes Fahrvergnügen und damit für die Verkehrssicherheit. (Sie sehen: die vielzitierte 'innere Sicherheit' fängt hier schon an.)

Da wir gerade bei den Bequemlichkeiten sind: der freie Fußraum für Fahrer und Beifahrer (wir sagten es schon) ist groß, weil die Radkästen weit nach vorn gezogen sind. Dazu kommt die hängende Anordnung der Pedale für Kupplung und Bremse. Eine Maßnahme, die zum einen den Parkplatz für die Füße vergrößert, zum anderen aber auch die Funktion des Kuppelns und Bremsens erleichtert. Das großflächige Gaspedal macht's möglich, daß man mit derben Jägerstiefeln genauso feinfühlig Gas geben kann wie mit hochhackigen Damen-Pumps.

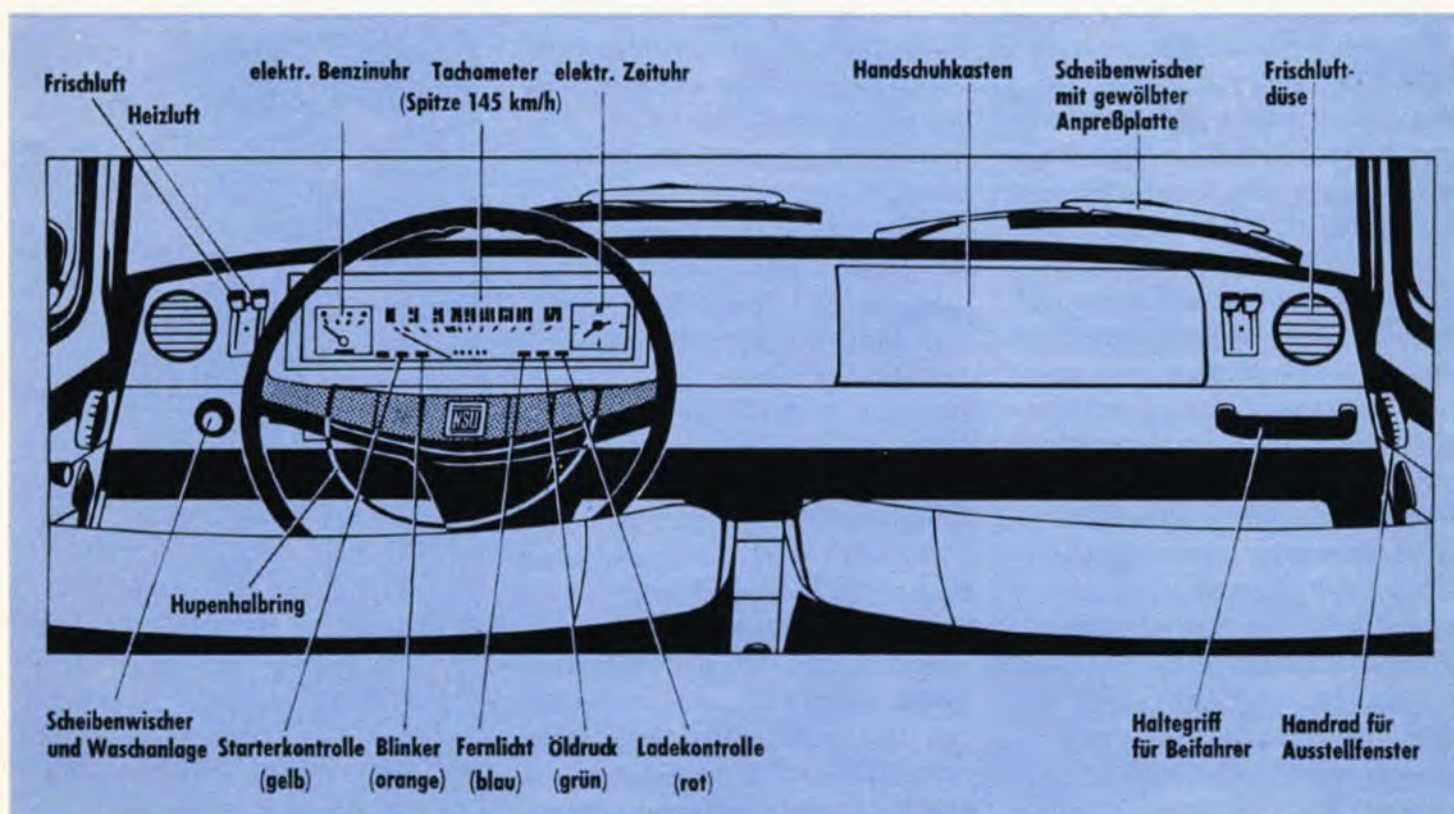


Wer auf diesen Polstern, die mit strapazierfähigen Textilien bezogen und von verschleißfestem Kunststoff eingefaßt sind, Platz genommen hat, der fühlt sich gleich zuhause, weil alles wie für seine eigenen Maße angeordnet ist: das Lenkrad mit der breiten Speiche und dem Hupenhalbring liegt recht im Griff. Die Hand fällt – gewissermaßen wie von selbst – auf den Mittelschalthebel, wenn sie sich vom Lenkrad löst, um das vollsynchronisierte Vierganggetriebe zu schalten.

Das Instrumentenbrett – Ihr Cockpit

Alle Bedienungshebel und Schalter sind sinnvoll angeordnet: Die Blinker werden mit einem Hebel links an der Lenksäule betätigt, ohne daß man die Hand vom Lenkrad nehmen müßte, sie sind übrigens selbst zurückstellend. Im Stand – und zur Sicherung, nur bei abgesperrtem Lenkschloß – wird mit dem gleichen

Hebel die Parkleuchte rechts oder links eingeschaltet. Wie für die linke Hand gibt es auch rechts unter dem Lenkrad einen Hebel fürs Fernlicht (Stellung nach oben), Abblendlicht (Mittelstellung), und für die Lichthupe (gegen Federdruck nach unten). Dieser Kombinationsschalter unter dem Lenkrad macht schließlich für die elektrische Anlage nur noch einen doppelten Tastenschalter am Armaturenbrett notwendig. Mit ihm wird das Scheinwerferlicht beziehungsweise das Standlicht



eingeschaltet. Für den Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten und für den Scheibenwischer gibt es links am Armaturenbrett einen praktischen Drehknopf.

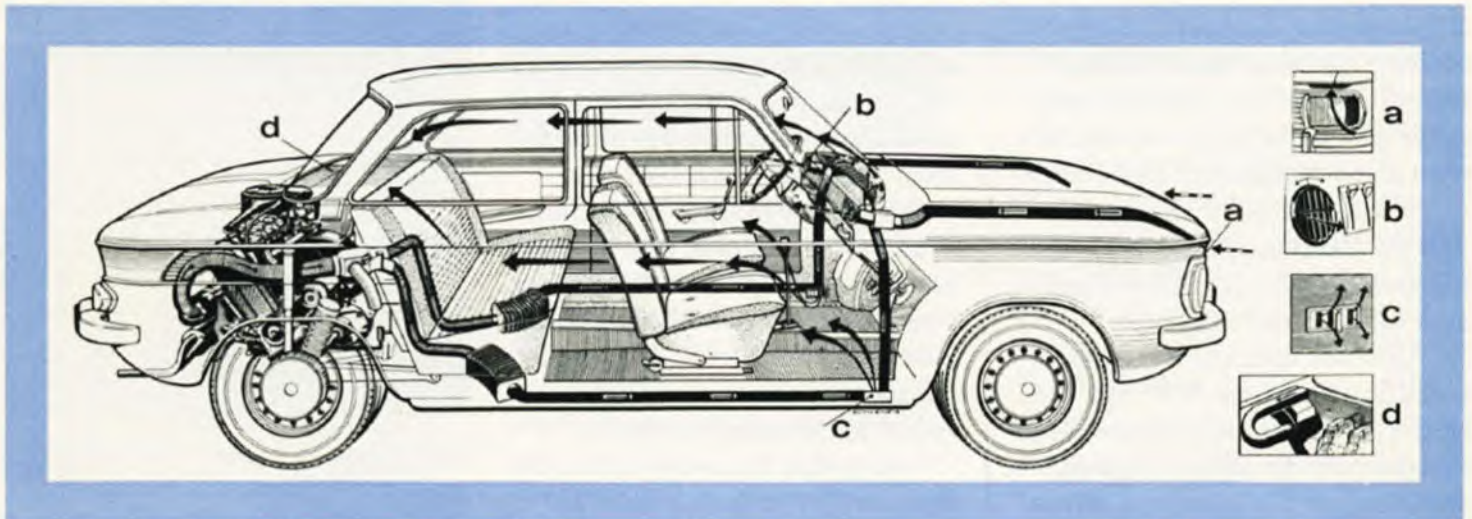
Am Schalthebel vor den beiden Vordersitzen liegen die Hebel zur Betätigung des Startvergasers und für die Heizung.

Der freundlichen Innenausstattung des neuen TYP 110 von NSU wird das Breitfronttachometer voll gerecht. Es wäre zu wenig, wenn es nur gut aussehen würde: die Skala mit einem Meßbereich von 10 bis 170 km/h und darunter der Kilometerzähler liegen genau im Blickfeld des Fahrers. Links davon der Benzinanzeiger und rechts daneben die elektrische Zeituhr und natürlich die Kontrollleuchten für Öldruck, Fernlicht, Ladestrom und für den gezogenen Starterzug des Vergasers sind mit in das Instrument eingeschlossen, so daß ein einziger Kontrollblick genügt. Das Ganze ist nach oben abgedeckt, damit sich bei Nacht und Nebel die Beleuchtung des Tachos nicht in der Windschutzscheibe spiegeln kann. **Die Unterkante des Armaturenbrettes ist gepolstert.** Die mit mattschwarzem und daher nicht spiegelndem Kunstleder bezogene Oberfront ist – ebenfalls aus Sicherheitsgründen – leicht nach vorn geneigt.

Diese aufgeräumte Armaturentafel hat es im wahrsten Sinne des Wortes in sich: ein Ablagefach nämlich, dessen übliche Bezeichnung ‚Handschuhkasten‘ eine kleine Untertreibung ist. Es faßt neben all' den vielen unentbehrlichen Utensilien auch so sperrige Dinge wie eine Damenhandtasche oder einen Foto- oder Filmapparat, selbst dann, wenn er mit Teleobjektiv ausgerüstet ist.

Derartige Besonderheiten besitzt der TYP 110 aber noch in weiterer Auswahl. **Da ist der Sicherungskasten zum Beispiel**, den man nicht etwa versteckt unter dem Armaturenbrett oder irgendwo im Motorraum zu suchen hat. Hier wurde er unter dem Tachometer in den Holzfries des Armaturenbrettes eingelassen – eine durchgebrannte Sicherung (und sie pflegen ja ausgerechnet nur bei strömendem Regen und in der Finsternis durchzubrennen) – eine durchgebrannte Sicherung also läßt sich bequem vom Platz aus, quasi an Ort und Stelle, auswechseln. Neben dem Sicherungskasten sitzt die Steckdose, die all Ihre Sonderwünsche zu realisieren vermag: eine Handlampe läßt sich anschließen – zum Beispiel. Oder ein Trockenrasierer. Oder ein kleines Tonband. Daß Ihr Nachbar zur Rechten den Haltegriff sehr schätzen wird, bedarf





keiner großen Rede. Und er wird sich auch sehr darüber freuen, daß er Heizung und Lüftung auf seiner Seite ganz unabhängig regulieren kann: die Bedienungshebel – links wie rechts – wurden zur individuellen Klimatisierung beiderseits platziert.

Wetter nach Wunsch

Was nun Heizung und Belüftung weiter angeht, so ist eine kleine Extrarede durchaus angebracht. Wir wissen so gut wie Sie, daß bei einem luftgekühlten Motor die Heizung nicht ganz so problemlos zu lösen ist wie bei einem wassergekühlten Motor. Aber es war ganz selbstverständ-

lich, daß wir die vielen Vorteile der Luftkühlung nicht allein der Heizung wegen aufgeben wollten. Also mußte etwas anderes getan werden: beim TYP 110 leitet das Kühlgebläse des Motors die Frischluft auf 2 Kanäle: der größere Teil wird zur Motorkühlung direkt verwandt, der andere Teil wird vom Lüfterrad durch einen Wärmetauscher gedrückt, der hinter dem Motor seinen Platz gefunden hat. Die erhitzte Frischluft wandert dann zunächst durch Schallschlucker, die dafür sorgen, daß die Gebläsegeräusche nicht nach vorne in den Fahrgastraum telefoniert werden. – Wie in der Wohnung, wo man die Heizkörper unter den Fenstern anbringt, um einen Wärmeverhang gegen die kalte Umwelt zu erreichen, wird die Heizluft dann am Wagenboden

durch die Außenholme des Aufbaus nach vorn geleitet, wo sie ganz nach Wunsch in den Fußraum, konzentriert auf die Scheibe, oder auch nach oben und unten verteilt werden kann. Eine notwendige Zwischenbemerkung: aus Erfahrung wissen Sie für sich selbst, in welchem Maße Ihr Wohlbefinden von der Temperatur bestimmt wird. Wo der eine das Gefühl hat, in einer Sauna zu sitzen, laufen dem anderen immer noch leise Kälteschauer über den Rücken. Und wieder ein anderer betrachtet jedes Quäntchen frischen Wind als lästigen Störenfried, dagegen fühlt sich der liebe Nächste nur dann frisch und aufgeräumt, wenn ein offenes Fenster den erforderlichen Sauerstoff hereinläßt.

Deshalb haben wir uns nicht damit zufriedengegeben, die



so sagten sich die Konstrukteure weiter – braucht man viel frische Luft aus erster Quelle. Woher sie nehmen, wenn sie mit optimalem Wirkungsgrad in den Wagen strömen soll? Von vorn natürlich! Und so bekam der TYP 110 an der Oberkante des Bugs zwei Luftschlitze, durch die Frischluft unmittelbar (und gegen Fremdkörper gefiltert) unter Staudruck in den Fahrgastraum geleitet wird. Die beiden Luftkanäle münden rechts und links im Armaturenbrett in kreisrunde Einlaß-Jalousetten, die sich rundum schwenken lassen, um den Luftstrom in jede gewünschte Richtung zu lenken. Er kann mäßig blasen, aber auch kräftig pusten, ganz wie es Temperatur und Luftbedarf im Inneren des Wagens erfordern. Und selbstverständlich wird auch diese Frischluft vom Transair-Gebläse unauffällig, aber wirkungsvoll, abgesaugt. Noch zusätzlich: beim TYP 110 hat man trotz der wirkungsvollen Be- und Entlüftung nicht auf die

vorderen Ausstellfenster verzichtet. Sie werden durch einen Drehknopf, der sie in jedem gewünschten Öffnungswinkel arretiert, bequem und einbruchssicher bedient.

Behalten Sie den klaren Blick

Und nun zum Blickfeld nach vorn, das bei allen NSU-Wagen anerkannt gut ist. Es gibt da nicht wenige Wagen, bei denen – wenn's regnet und die Scheibenwischer ihren Dienst versehen sollen – die Wischerblätter durch das hohe Tempo (– der TYP 110 ist ein schneller Wagen –) von der Scheibe abgehoben werden. Obwohl man sonst gefahrlos schneller fahren könnte, geht das dann nicht, weil die Wischer leer und ohne Druck über die Scheiben flitzen. – Schauen Sie sich bitte die Wischer beim TYP 110 an: Sie haben auf der Frontseite 2 schmale, an den Rän-

Heizluft lediglich in das Innere des Wagens hereinzubringen – sie muß auch wieder hinaus. Beim TYP 110 wird diese Notwendigkeit auf folgende Weise gelöst. **Die verbrauchte Luft aus dem Fahrgastraum wird durch das Motorgebläse zwangsweise abgesaugt**, anstatt daß man diese Aufgabe dem unkontrollierbaren Fahrtwind überläßt. So wurde die **NSU-Transair-Entlüftung** geboren: unter der Heckscheibe mündet die Saugöffnung des Gebläses. Hier verschwindet die verbrauchte Innenluft ganz unauffällig und hält nebenbei die Heckscheibe klar. Also auch dann, wenn der Wagen mit laufendem Motor steht, und drei Zigarrenraucher auf den vierten warten.

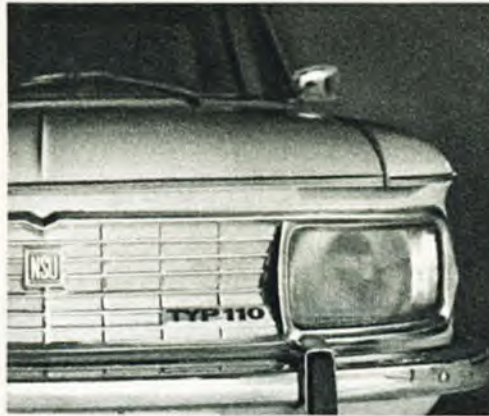
Das alles ist nur ein Teil der Belüftungsanlage. Im Sommer –



dern aufgewölbte Flächen, die zuverlässig dafür sorgen, daß der Fahrtwind die Blätter auf der Scheibe hält. Und noch ein Pluspunkt fürs Regenwetter: Der Scheibenwischer arbeitet mit 2 Geschwindigkeitsstufen, die mit allen Regensorten und auch mit einem Wolkenbruch fertig werden.

Nachtvorstellung

Mehr und mehr entschließen sich die Autofahrer angesichts ferienverstopfter Fernstraßen dazu, große Strecken bei Nacht zurückzulegen. Das ist – ganz nebenbei gesagt – ohnehin nicht die schlechteste Art, geschwind vom Fleck zu kommen. Voraussetzung für schnelle Nachtfahrten ist natürlich eine hervorragende Beleuchtung. Diese Erkenntnis führte dazu, daß alle schnellen Wagen von NSU mit asymmetrischem Abblendlicht ausgestattet sind. Die Scheinwerfer in ihrer Rechteckform sind übrigens keine Erfindung der Stilisten, obwohl sie dazu beitragen, dem Gesicht des Wagens ein charakteristisches Gepräge zu geben. Ausschlaggebend waren wiederum nüchterne Überlegungen: je größer der Durchmesser eines Scheinwerfers, desto größer die Aus-



beute an Licht. So große Scheinwerfer, wie wir sie haben wollten, gibt's aber nicht. Folglich haben wir von den theoretisch idealen, aber unmöglich großen Scheinwerfern oben und unten das Überflüssige abgeschnitten; denn was gebraucht wird, das ist ja nur der breite, bandförmige Schein, der die Fahrbahn intensiv ausleuchtet. Das wäre die aktive Seite der Nachtfahrerei.

Die passive Seite – nämlich das beruhigende Gefühl des Gesehenwerdens – ist ebenso gut gelöst: als Heckbeleuchtung vermitteln zwei breite durchgehende Bänder mit klarer Trennung ihrer Funktionsbereiche die erforderliche Sicherheit. Außen sitzen die Blinkleuchten, dann folgt das Bremslicht mit den obligatorischen Rückstrahlern, dann die Rückleuchten **und innen an der linken Heckleuchte der Rückfahrscheinwerfer**, der sich einschaltet, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird.

Ein guter Mittelklassewagen soll nun nicht nur ein guter Langstreckler mit Komfort und allen Schikanen sein. Vielmehr kommt es heute sehr darauf an, daß er gerade für den turbulenten Stadt-

und Kurzstreckenverkehr geeignet ist. Bitte notieren Sie auch aus dieser Sicht Pluspunkte für den NSU TYP 110: mit seiner Gesamtlänge von 4 Metern gehört er noch zu den Kompaktwagen. Klarer Vorteil! Die fraglos bewährte Form der NSU-Wagen hat durch den gestreckten Vorderwagen nicht nur in ästhetischer Beziehung gewonnen: Diese Bauweise vereinigt sparsame Außenabmessungen mit größter Innenraumausnutzung.

Gute Aussicht

Das Schönste aber ist die freie Übersicht, zu der die Dachpfosten in Profilstahl-Ausführung und die vorteilhaft niedrige Gürtellinie wesentlich beitragen. Die Fensterfläche macht 2,06 qm aus. Alle vier Wagenecken sind beim Parken und Rangieren ohne Verrenkung mühelos zu überblicken. Die knappen Zentimeter, von denen es heute mehr denn je abhängt, ob man einen Parkplatz erwischt oder nicht – sie sind für den Fahrer im NSU TYP 110 das Kapital für eine Parkgelegenheit, wo andere kapitulieren müssen.



**Vor-Sicht
Rück-Sicht
Gute Sicht
nach allen
Seiten**



Wendigkeit = Notwendigkeit

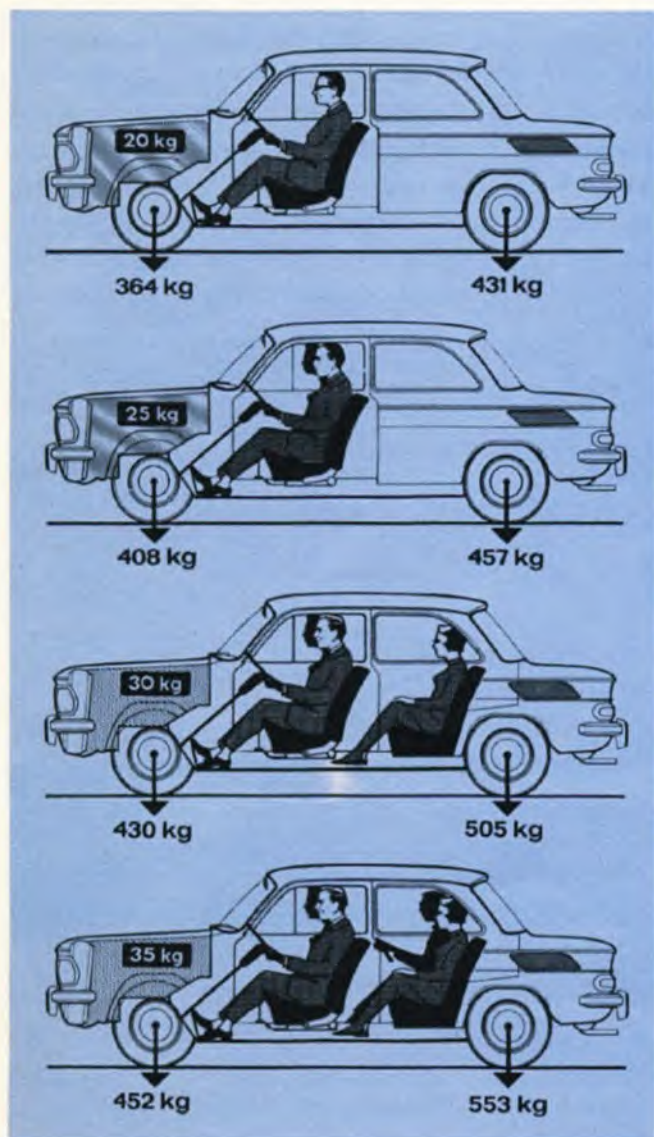


Wendigkeit und Handlichkeit sind für einen Wagen dieser Größe vorbildlich: der Durchmesser des Spurkreises (der Kreis, den die voll eingeschlagenen Vorderräder beschreiben) beträgt nur 9,3 Meter. Da der kompakte NSU aber keine ausladenden Blechbalkone vorn und hinten überstehen hat, bleibt der kleinste Wendekreisdurchmesser (der Kreis, den die äußerste vordere Stoßstangenecke beschreibt) mit nur 9,9 Metern ebenfalls ungewöhnlich klein. Sie werden die Handlichkeit des TYP 110 im Stadtverkehr, auf engen Serpentinekehren und in schmalen Garageneinfahrten genießen und schätzen lernen. Hinzu kommt, das man das Lenkrad von einem Anschlag zum anderen mit nur 3,2 Umdrehungen bewegt.

Natürlich ist auch der NSU TYP 110 wie alle Automobile ein Kompromiß zwischen extremen Möglichkeiten, die sich gegenseitig beeinflussen und beschränken. Hier aber ist der Kompromiß beinahe eine Ideallösung, weil die Eigenschaften eines komfortablen Reisewagens mit denen eines handlichen Stadtwagens auf mustergültige Art vereinigt sind.

Die Bildserie demonstriert ein Parkmanöver mit dem NSU TYP 110. Die gestrichelten Linien zeigen die Rollspuren der Vorder- und der Hinterräder an. Während beim Rückwärtseinfahren in die Parklücke das Heck des Wagens in sanft geschwungenem Verlauf bis an die Bordsteinkante geführt wird, schwenkt der Vorderwagen dank des großen Radeinschlags mit einem Zuge auch in der knappen Parklücke bis an die Bordsteinkante ein.

Fahrvergnügen



Einen guten Teil zur angenehmen Straßenlage tragen die weiter nach vorn gerückten Vorderräder bei, und außerdem ist der TYP 110 mit 13 Zoll-Rädern ausgerüstet worden. Die Vorteile größerer Räder

der summieren sich in diesem Fall mit den guten Federungseigenschaften zu einem tadellosen Fahrverhalten – spurgenau, bremsicher bei allen Geschwindigkeiten.

Wie steht es um das Fahrverhalten, um jenen Begriff, der von der Straßenlage, der Federabstimmung, den Bremsen, der Richtungsstabilität, dem Gewicht und der Gewichtsverteilung und noch einigen anderen Faktoren bestimmt wird. Der TYP 110 wurde mit den Erfahrungen des sporterprobten Prinz 1000 gebaut. Es gibt heute kaum einen Automobil-Typ, der nicht dadurch entstanden ist, daß immer wieder neue Einsichten mit bewährten Faktoren vereinigt werden.

Der NSU TYP 110 hat einen um 19 cm größeren Radstand als seine Vorgänger. Die Bewegungen des Wagenkörpers um die Querachse, die über kurzen Bodenwellen zu Nickschwingungen führen können, werden damit besser beherrscht, was einem komfortablen Fahrverhalten zugute kommt. Deshalb hätte es auch nicht genügt (im Gegenteil: es wäre sinnlos und von gegenteiligem Effekt gewesen), wenn lediglich der Bug des Wagens länger und damit der Karosserieüberhang größer geworden wäre. Die Abstimmung der Federung, ein sehr heikles Kapitel, erreicht beim TYP 110 einen Grad, den nur wenige Wagen der Mittelklasse vorweisen können, – und das alles, ohne daß Abstriche an Straßenlage oder – allgemein gesagt – Fahrsicherheit erforderlich gewesen wären.



Lade-Manöver

Hätten allein schon diese Überlegungen den größeren Radstand des TYP 110 gerechtfertigt – mitentscheidend war die Überlegung, daß nur auf diese Weise ein allen Ansprüchen gewachsener Kofferraum geschaffen werden konnte. NSU nimmt damit den Gegnern der Heckmotorbauweise den Wind aus den Segeln, die behaupten, daß alle Hecktriebler unter dem Handicap leiden, im Vergleich zu konventionell gebauten Automobilen nur bescheiden große Kofferräume zu haben.

Nicht so beim TYP 110: die Verlängerung des Vorderwagens vergrößerte den Inhalt des Gepäckraumes von 250 auf nicht weniger als 490 Liter. In aller Bescheidenheit: das ist ein Rekord, der jeden Vergleich zur Konkurrenz mit den üblichen Kofferräumen aushält. Mehr noch: diese 490 Liter können bedenkenlos ausgenutzt werden. Denn diese Last wirkt nicht wie ein Hebel, der, hinten angesetzt, das Auto zum ärgerlichen Blender des Gegenverkehrs macht und die Fahreigenschaften durch Hecklastigkeit stark verändert. Beim TYP 110 liegt das Gewicht des Gepäcks auf der Vorderachse und zu einem guten Teil sogar noch

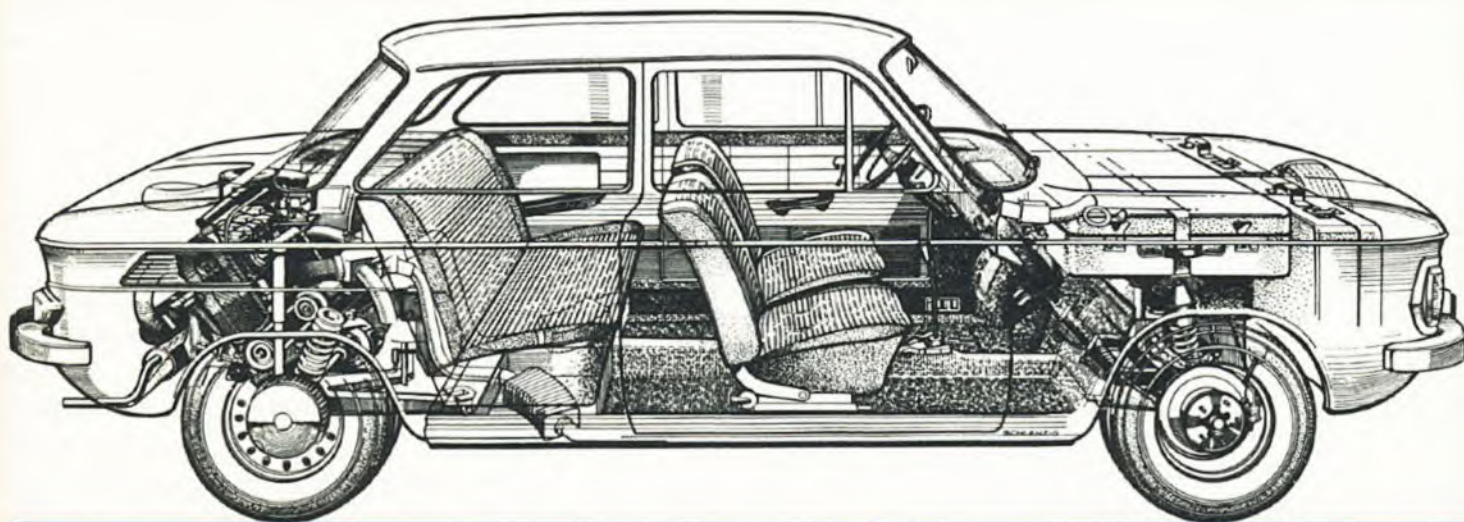
dahinter, womit jede Hebelwirkung ausgeschaltet ist. Diese Art der Belastung beeinflusst das Fahrverhalten – wenn überhaupt – nur in positiver Weise: keine Blendung des Gegenverkehrs und immer gleichbleibend gute Handlichkeit und Fahrsicherheit.

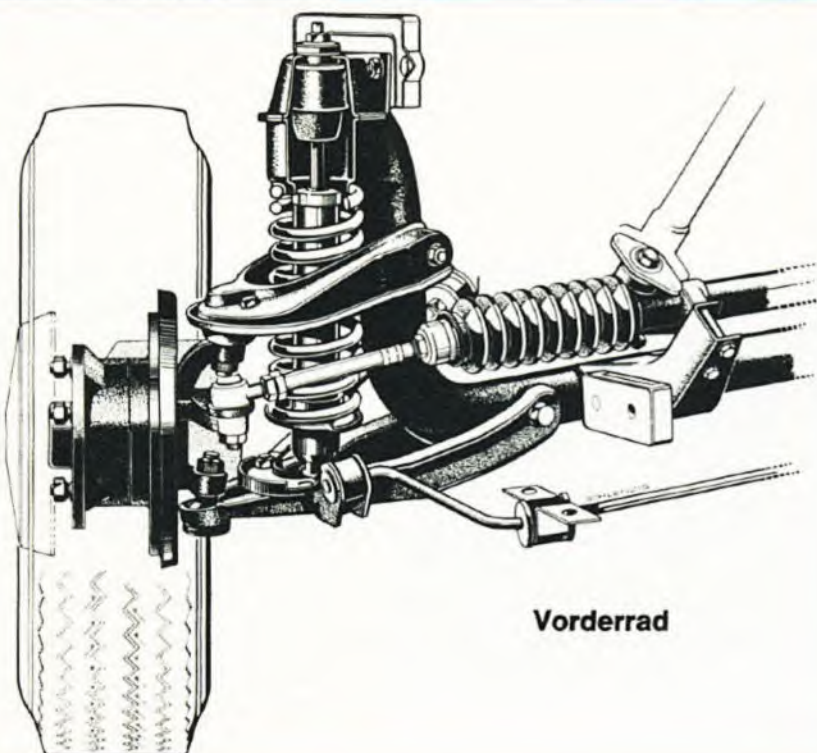
Gewiß: der Boden dieses Kofferraumes ist nicht völlig eben. Wenn Sie wollen, können Sie darin einen Nachteil sehen. Doch wir meinen, dies ist im Vergleich zu den erzielten Vorzügen nicht der Rede wert. Wir wissen aus Erfahrung, daß das Urlaubsgepäck



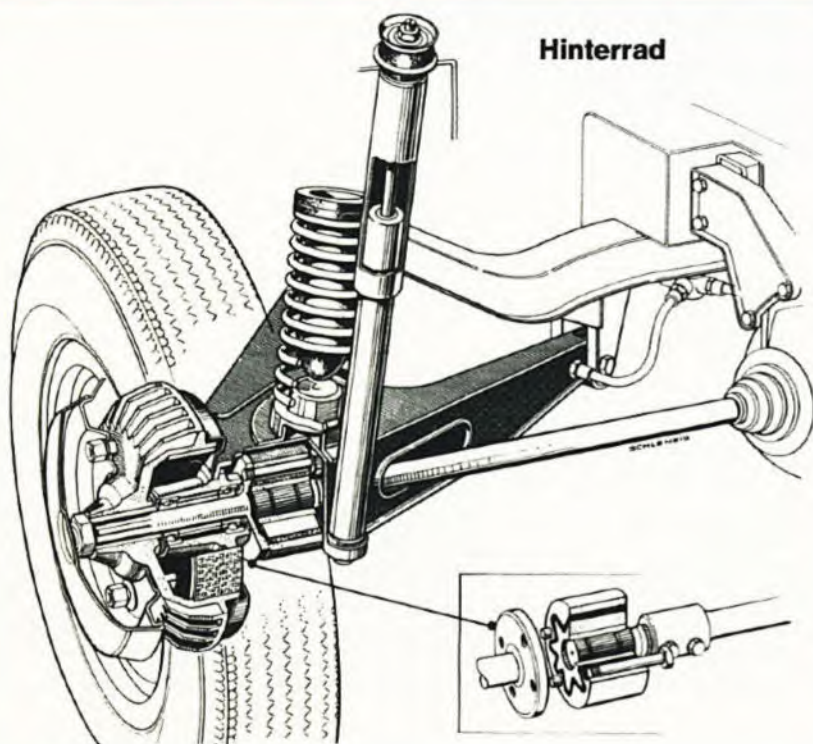


nicht allein aus großen Koffern besteht. Camper und Badeurlauber, Wintersportler und reine Kilometersammler pflegen im Wagen eine Menge von Taschen und Beuteln mitzuführen, die es gestatten, auch den letzten Rest Stauraum auszunutzen. Außerdem: hinter den Rücksitzen ist ein weiterer Platz für Kleingepäck, der noch einmal 50 Liter faßt. Und bei Reisen zu zweit gibt es die Möglichkeit, die Rücksitzlehne nach vorn umzulegen, womit der Fond in eine Ladefläche für den Transport sperriger Stückgüter und umfangreichsten Gepäcks verwandelt wird.





Vorderrad



Hinterrad

Bewährte Konstruktionen Fahrwerk • Federung

Das Fahrwerk des neuen NSU-Wagens zeigt im Prinzip bewährte Konstruktionsmerkmale des Prinz 1000: die Vorderräder sind an Trapez-Dreiecklenkern aufgehängt, die in wartungsfreien Vulkollan-Buchsen am durchgehenden Vorderachskörper schwingen. Neu an dieser Vorderachskonstruktion ist die Traggelenkaufhängung der Achsschenkel, die nicht mehr von einer durchgehenden Achse – dem Achsschenkelbolzen, sondern von zwei Kugelgelenken in verschleißfesten wartungsfreien Kunststoffschalen geführt werden. Die Kugeln ermöglichen die Bewegung der Achsschenkel in zwei Dimensionen, ohne daß zusätzliche Lagerungen erforderlich wären – in vertikaler Richtung mit dem Federweg und horizontal mit der Lenkbewegung. Außerdem sind die Vorderradaufhängungen vor den unteren Dreiecklenkern mit Zugstreben ausgerüstet, die alle Stöße von vorn auffangen, wie sie beispielsweise durch Schlaglochserien verursacht werden können. Gegen unerwünschte Kurvenneigung sind die Rad-aufhängungen mit einem Quer-stabilisator (jetzt hinter der Vorderachse) ausgestattet.

Gekapselt, automatisch nachregulierend und damit gleichfalls wartungsfrei ist auch die sportlich direkte Zahnstangenlenkung des TYP 110. Sie gewährleistet präzise Führung der gelenkten Vorderräder und reaktionsschnelles Übertragen aller Lenkbewegungen auf jede Art von Straßenoberfläche.

Die Hinterräder werden von Schräglenkern geführt. Das ist eine aufwendige und kostspielige Bauart, die alle Vorteile der Einzelradaufhängung voll zur Geltung bringt: die gewichtsparende Stahlprofil-Kastenbauweise der Schräglenker zeichnet sich durch geringe ungefederte Massen aus, sie garantiert durch ihr konstruktiv genau vorausgerechnetes Eigenlenkverhalten die **Fahrstabilität unter allen Belastungszuständen und bei allen Kurvengeschwindigkeiten**. Das bei Starrachsen gefürchtete „Trampeln“ der Hinterachse (gemeint ist damit das seitliche Versetzen, das besonders auftritt, wenn die Achse nur an den Federblättern befestigt ist) — dieses Trampeln kennt der TYP 110 nicht. Wie bei den Vorderrädern übernehmen wartungsfreie Schraubenfedern mit progressiver Kennung und zusätzliche Gummielemente die Abfederung. Die doppelt wirkenden hydraulischen Stoßdämpfer sind hier weit

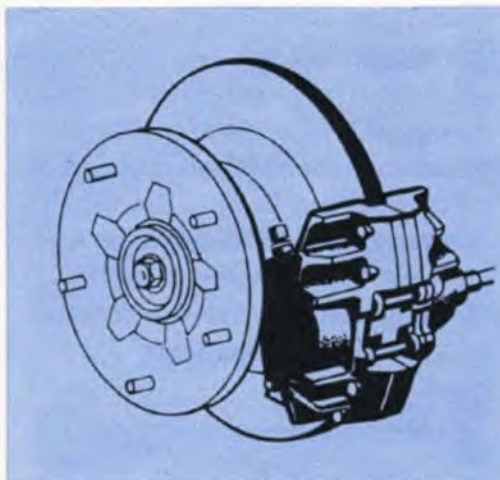
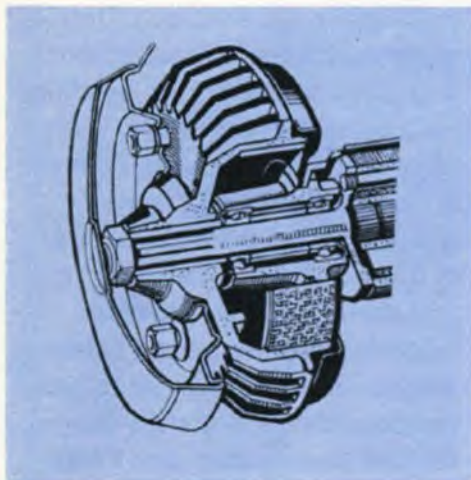
nach rückwärts hinter die Schraubenfedern gesetzt, um durch lange Arbeitswege einen guten Wirkungsgrad zu erzielen. Gummilagern zwischen Karosserie und Federn, sowie Gummi-Sternkuppungen zwischen Rädern und Antriebswellen dämpfen die Übertragung von Fahrbahngeräuschen auf den Karosseriekörper.

Die Bremsen — Ihr gutes Gewissen

Man sagt mit Recht, jedes Auto sei nur so schnell, wie es

seine Bremsen erlauben. Der TYP 110 von NSU ist mit einer Spitze von 145 km/h nun ganz bestimmt kein betulicher Schleicher. Folglich wurden die Zweistoff-Trommelbremsen groß dimensioniert. (Zweistoff übrigens deshalb, weil in das achsial und radial verrippte und daher sehr verzugsfeste Leichtmetallgehäuse mit seiner ausgezeichneten Wärmeableitung verschleißfeste Gußstahl-Bremsflächen eingelassen sind.) Mit 584 qcm Bremsfläche sind diese Trommelbremsen standfest und fadingfrei allen Anforderungen gewachsen. Auf Wunsch und gegen Aufpreis stehen selbstverständlich





auch Scheibenbremsen für die Vorderräder zur Verfügung.

Dreiecklenker mit Zugstreben, Schräglenker, Lenkung und Federung, Dämpfung und Bremsen – das alles sind Faktoren, die für das gute Fahrverhalten des TYP 110 verantwortlich sind. Dieses mit viel Liebe zum Detail durchkonstruierte Fahrwerk hat nur einen Nachteil: es stellt sich nicht zur Schau wie eine kecke Karosserieinie mit effektvollem Chromzierat, von der manch einer sofort angeht, ohne zu wissen, was sich darunter verbirgt. Aber der Fahrer hinter dem Volant eines NSU TYP 110 merkt es bereits nach wenigen hundert Metern, daß er einen Untersatz bewegt, der unter seiner Haut ungewöhnliche Qualitäten hat. Er spürt, daß er ein Fahrwerk besitzt, auf das er sich verlassen kann.



Auto mit Herz

Der Motor

Erst der Motor rundet das Vergnügen an diesem außerordentlichen Wagen vollends ab. Wir bekennen, daß wir bei NSU auf diesen quer im Heck eingebauten Vierzylinder mit Luftkühlung ganz besonders stolz sind und das gewiß nicht ohne Grund. Im Prinz 1000 hat sich dieses moderne Triebwerk glänzend bewährt. Und so gab es wirklich keine Veranlassung, am grundsätzlichen Aufbau etwas zu ändern. Da ist – als wichtigstes Baumerkmal – die obenliegende Nockenwelle.

Obenliegende Nockenwelle

Seit ewigen Zeiten war diese komplizierte Methode des Ventiltriebs leistungsstarken Motoren vorbehalten, wie sie in Sport- und Rennwagen hoher Literleistung eingebaut werden. Dabei werden durch den Fortfall der gewichtigen Stößel und der langen Stößelstangen eines Motors mit untenliegender Nockenwelle die kraftverzehrenden hin- und hergehenden Massen auf ein Minimum beschränkt. Warum also sollte man diese logische Konzeption nicht auch auf einen normalen Serienmotor übertragen, wobei man bei bewußtem Verzicht auf Super-

Leistungen doch nur Standfestigkeit und Lebendigkeit gewinnen konnte? Also wanderte die Nockenwelle nach oben in den Zylinderkopf, wo sie von einer unverwüstlichen Duplex-Rollenkette (selbstnachspannend, versteht sich) angetrieben wird. Die schräg in halbkugeligen Verbrennungsräumen hängenden Ventile werden nur noch über ganz kurze und leichte Kipphebel mit hartverchromter Lauffläche betätigt. Die Trägheit hin- und hergehender Massen wurde auf diese Weise auf das besagte unvermeidbare Minimum reduziert. Die Drehfreudigkeit, die fixe Lebendigkeit und die Unempfindlichkeit gegen hohe und höchste Drehzahlen sind der Lohn für die aufwendige Bauart.

Fünffach gelagerte Kurbelwelle

Eine dreifach gelagerte Kurbelwelle wäre für einen solchen Motor fehl am Platze und am falschen Ende gespart gewesen. Fünf Kurbelwellenlager, dazu in Dreistoffschalen, werden mit jeder Drehzahl fertig; denn die gefürchteten Biegeschwingungen der Kurbelwelle kennt der TYP 110-Motor nicht. Und deshalb ist auch die Lebensdauer um so vie-

les größer, wie die Materialermüdung geringer ist. Der ruhige runde Lauf des Motors ist nicht nur für den Fachmann ein echter Genuß.

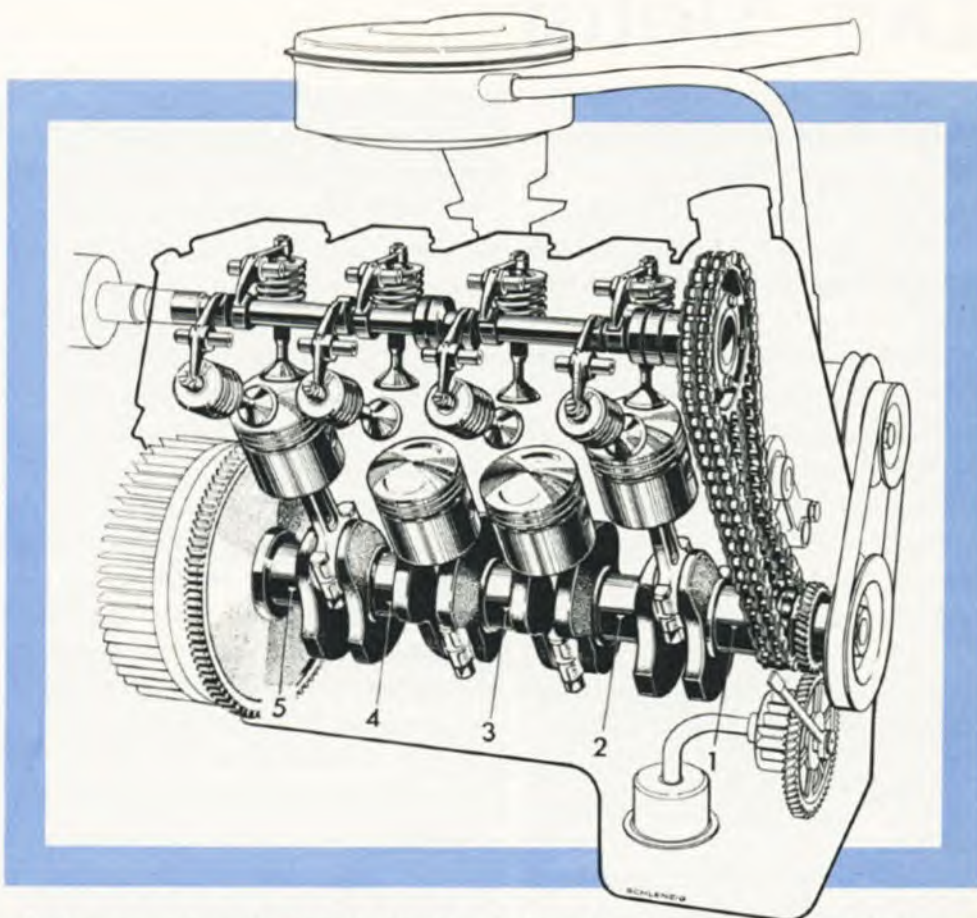
Kurzhuber

Natürlich konnte es gar nicht anders sein, daß dieser fortschrittliche Motor als Kurzhuber ausgelegt wurde. Das heißt: die Bohrung (der Kolbendurchmesser) ist mit 72 mm größer als der Kolbenhub mit 66,6 mm. Der Vorteil dieser Konzeption besteht darin, daß die Kolbengeschwindigkeit auch bei relativ hohen Drehzahlen in zivilen und völlig beherrschbaren Grenzen bleibt. Exzessive Kolbengeschwindigkeiten aber nagen an der Lebensdauer auch des besten Materials.

Der im Vergleich zum Hub große Kolbendurchmesser bietet noch einen weiteren Vorteil: der Verbrennungsraum läßt sich in beinahe idealer Weise halbkugelig gestalten und gestattet außerdem die Unterbringung großer, schräg hängender Ventile, die wiederum die Gaswechselvorgänge in den Zylindern beschleunigen. Folglich ein Motor, der von der technischen Auslegung her alle Merkmale einer ausgesprochenen Hochleistungsmaschine besitzt.

Dauerläufer

Hier ist es an der Zeit, zu erklären, warum der Motor im TYP 110 um 100 ccm größer geworden ist als er im Prinz 1000 war. Die Antwort ist einfach: der neue TYP 110 wiegt 70 Kilogramm mehr als der Prinz 1000. Mit einem Leergewicht von 710 kg gehört er damit aber immer noch zu den Exemplaren gekonnten Leichtbaues, was nichts mit windiger Leichtigkeit zu tun hat. (Denken Sie bitte an den Flugzeugbau, wo viel größere Belastungen mit noch niedrigeren Baugewichten gemeistert werden.) Es wäre ein Leichtes gewesen, den Prinz 1000-Motor mit seinen 43 PS in der Leistung so anzuheben, daß er mit dem höheren Gewicht des TYP 110 fertig geworden wäre. Aber er sollte ja nicht nur fertig damit werden, er sollte höhere Fahrleistungen erreichen, ohne daß für die Lebensdauer irgend ein Risiko in Kauf genommen werden mußte. Der sicherste Weg in einem solchen Fall (und der technisch klügste) ist immer die Hubraumvergrößerung. Und schon stehen 53 PS aus 1085 ccm zur Verfügung. Die mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung stieg von 11,1 Meter pro



Sekunde auf 12,45 Meter pro Sekunde – ein Wert, der für einen modernen Motor wie den des NSU TYP 110 überhaupt kein Problem ist. (Beim Fiat 1500 beispielsweise beträgt sie 13,8 m/sec, beim Audi ca. 14,1 m/sec., beim Renault R 16 ca. 13,5 m/sec. und beim Mercedes 200 14,5 m/sec.)

Normalverbraucher

Die Literleistung (PS-Zahl auf ein Liter Hubraum bezogen) stieg

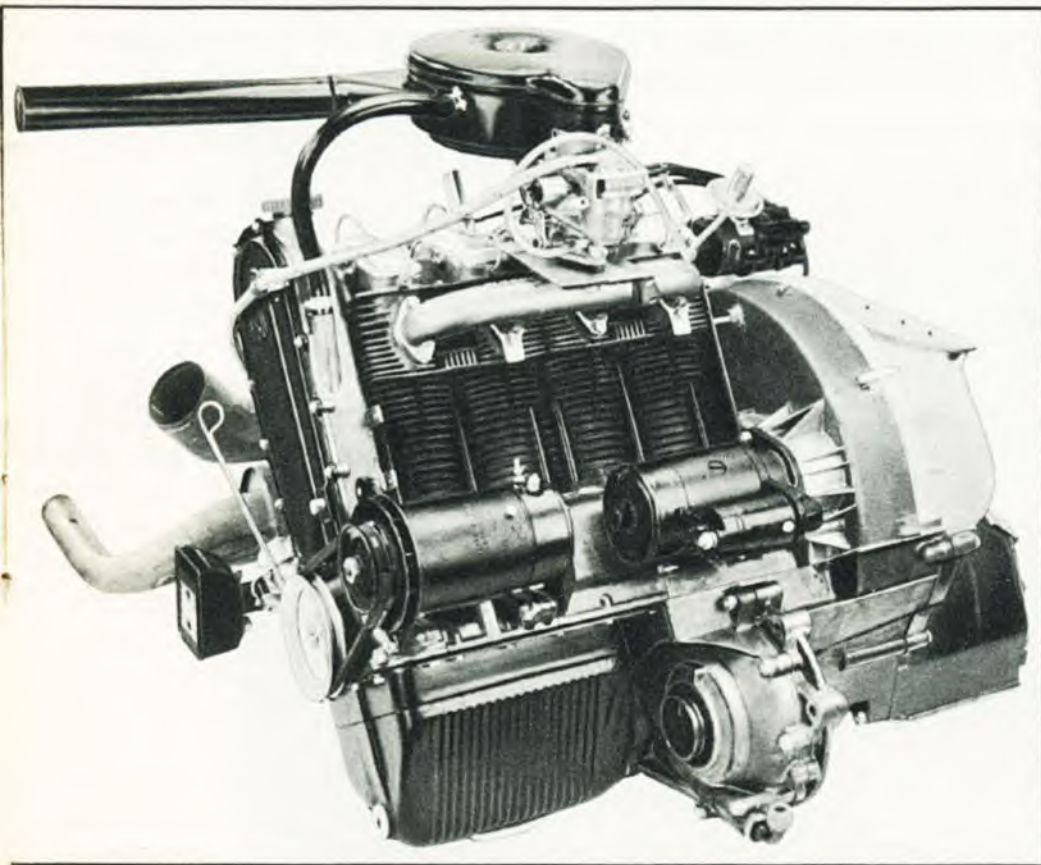
von 43,1 PS/L auf 48,8 PS/L, was durchaus als bürgerlicher Wert gelten darf, wenn man bedenkt, daß ein durchschnittlicher Mopedmotor auf rund 70 PS/L kommt. Anders gesagt: ein technisch so ausgelegter Motor verfügt über eine beneidenswerte Leistungsreserve und thermische Gesundheit, was sich auch schon daraus ergibt, daß die höhere Leistung bei einer Verdichtung von 8:1 (Normalbenzin!) erreicht wird. Diesen Motor zu überdrehen, sauerzufahren – das ist unter nor-

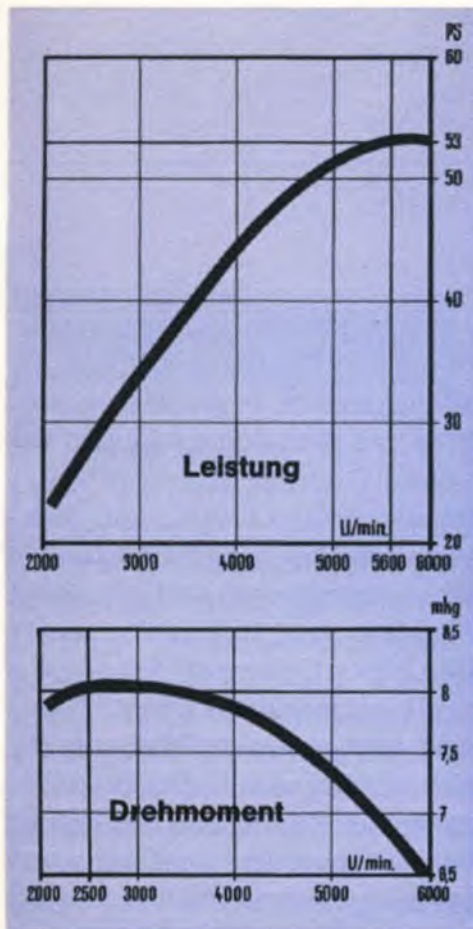
malen Umständen ebenso unvorstellbar wie etwa einen Elefanten auf die Palme zu jagen.

Die technischen Voraussetzungen für lange Lebensdauer und sportliche Motorcharakteristik sind also gegeben. 53 PS sind ein stolzer Wert, besonders aber dann, wenn man diese PS-Zahl zum Gewicht in Beziehung setzt. Der Kenner betrachtet diese Zahl, die man Leistungsgewicht nennt, mit Wohlgefallen: denn je niedri-

ger sie ist, desto lebendiger verspricht das Auto zu sein. Der TYP 110 erreicht 13,4 kg/PS, beim Prinz 1000 betrug sie 14,9 kg/PS, und beim Zweihunderter Mercedes – um nur einen Vergleich zu bieten – liegt sie bei 14,0 kg/PS. Dieses Leistungsgewicht ist die Kennziffer für Spritzigkeit und Lebendigkeit. Denn das ist doch klar: bei gleicher Kraftentfaltung kann man ein Leichtgewicht schneller auf Trab bringen als eine schwere Kiste.

Dem Kenner genügt aber weder die PS-Zahl noch das Leistungsgewicht; er will wissen, wie groß das Drehmoment ist und bei welcher Drehzahl es erreicht wird. Imponierende Leistung und Stehvermögen bei hohen Drehzahlen – das ist schön und gut, aber der Motor muß auch „unten was drin haben“, wie man das stilgerecht auszudrücken pflegt. Zwar sind hochgepusete Motoren, die sich nur bei sehr hohen Drehzahlen kräftig ins Geschirr legen, im Rennsport die Regel, auf unseren verstopften Straßen sind sie zu nichts Gutem nütze. Denn so ein Jauler will sehr fleißig geschaltet sein, wenn man ihn auf Touren und damit bei freudiger Leistung halten will. **Ein robuster Gebrauchsmotor muß sich auch durch Kraft im niederen Drehzahlbereich auszeichnen.** Und das tut der Neckarsulmer Vierzylinder sehr tatkräftig: bei 2500 U/min wird ein Drehmoment von 8,0 mkg erreicht. Und über den weiten Bereich von etwa 1500 U/min bis etwa 4800 U/min stehen mehr als 7,5 mkg zur Verfügung. Das heißt auf gut deutsch: er ist ungemein elastisch, er tritt schon mit niedrigen Drehzahlen kräftig an, und er kann deshalb ungeachtet seiner erwiesenen Sportlichkeit auch schaltfaul gefahren werden.





Man kann schaltfaul fahren, man muß aber nicht. Und wer wollte das auch angesichts des verfügbaren Pfeffers schon tun – schaltfaul fahren? Der Schaltknüppel sieht nicht nur sportlich aus, er ist es auch: und überdies glauben wir mit den Sportfahrern, daß er die handlichste Schaltbewegung gestattet, die denkbar ist. Die präzise, leichtgängige Schaltung ist auch Ihr Instrument, Beschleunigungszeiten zu produzieren, um die Sie von den Besitzern so mancher großen Limousine beneidet werden. **In dreieinhalb Sekunden stehen 40 km/h auf dem**

Tacho – zack – zweiter Gang, knapp 10 Sekunden nach dem Start steht der Zeiger schon bei 75 km/h – dritter Gang, nach weiteren 16 Sekunden sind knapp 120 km/h erreicht – vierter Gang, und schnell geht's weiter bis zur Spitze von 145 km/h.

Stark im Kommen

Diese gepflegten Beschleunigungszeiten versprechen nicht nur hohe Reisedurchschnitte selbst auf vielbefahrenen Bundesstraßen – sie garantieren sie.



	NSU TYP 110	Prinz 1000 L	Prinz 1000 TT	A	B	C	D	E	F	G
Von 0 auf 80 km/h (sek.)	11,1	11,5	10,5	13,5	11,5	13,7	15,0	13,1	16,1	16,0
Von 0 auf 100 km/h (sek.)	16,9	18,7	14,8	22,0	18,0	22,0	24,8	23,9	25,0	26,0
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	145	135	150	130	138	135	125	130	120	120

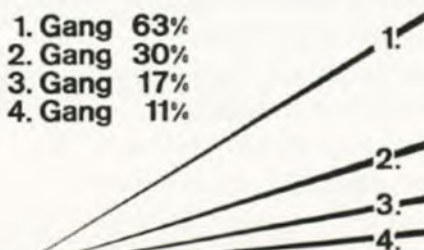
Hier haben wir nun eine Liste von Beschleunigungszeiten, bei denen wir aus Gründen der Fairneß und des Wettbewerbsrechts die existenten und vergleichbaren Konkurrenzfabrikate durch die Buchstaben A bis G ersetzt haben. (In dieser Tabelle ist nur ein Wagen schneller als der NSU TYP 110: der superschnelle Prinz 1000 TT.)

Denn es liegt auf der Hand: Hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten hängen nicht nur von der Spitzen- und Dauergeschwindigkeit ab, sie werden in sehr weitgehendem Maße von der Beschleunigung bestimmt. Denn je schneller ein Lastwagen-Geleitzug überholt werden kann, desto schneller flitzen die Kilometersteine vorbei. Ganz abgesehen davon, daß das Fahren in einem so quicken Auto einfach Spaß machen muß (wenn man nicht zu denen gehört, die das Autofahren mißmutig nur als eine unvermeidbare Form der Fortbewegung betrachten). Abgesehen von der Freude, bedeutet die gute Beschleunigung so etwas wie eine

halbe Lebensversicherung, weil sie es gestattet, Überholmanöver auf kurzer Strecke abzuwickeln.

Steigvermögen

Noch ein Wort zur Bergsteigefähigkeit. Bedingt durch günstiges Leistungsgewicht und kräftiges Drehmoment, ausgezeichnete Gewichtsverteilung, Heckantrieb mit stets gleichbleibender Belastung durch Motorgewicht auf



den angetriebenen Rädern – die daraus resultierende Bergsteigefähigkeit werden Sie schätzen lernen, wenn Sie auf Hochgebirgstour gehen.

Kühlung durch Gebläse

Die Luftkühlung bietet viele Vorteile: die Betriebstemperatur wird schnell erreicht, es gibt keinen Ärger mit Wasserpumpen, Frostschutzmitteln und reparaturanfälligen Kühlwasserschläuchen. Beim quer im Heck stehenden Vierzylinder von NSU sitzt direkt auf der Kurbelwelle ein Gebläserad, das unter allen Betriebsbedingungen zwangsläufig für eine immer ausreichende Kühlung sorgt. Sie meinen, ein luftgekühlter Motor sei lauter als ein wasser-

gekühlter? Theoretisch haben Sie recht, aber nur theoretisch. Denn nicht die Phonzahl entscheidet über die Lästigkeit des Geräuschs, sondern der Klang. Wir kennen wassergekühlte Motoren, deren Ventiltrieb rappelt und klappert, als sei eine Landmaschine unterwegs. Und solche Fehler kann auch eine Wasserkühlung nur zum Teil vertuschen. Ein luftgekühlter Motor hingegen verzeiht konstruktive Nachlässigkeiten und fertigungstechnische Knauserigkeit nicht. Er muß einfach kerngesund sein. Ihr Ohr wird schon nach kurzer Zeit konstatieren, daß der runde Leerlauf des NSU-Vierzylinders und sein sonores Summen unterwegs auf solche kerngesunden Anlagen schließen lassen. Und deshalb ist das Geräusch des hervorragend ausgewuchteten, fünffach gelagerten Reihenvierzylinders für das Ohr niemals störend.

So streng sind die Verbräuche

Glauben Sie bitte nicht, daß ein so schneller und spurtfreudiger Motor mit 53 PS sehr durstig wäre. Selbstverständlich gilt auch für den TYP 110 die alte Kraftfahrerweisheit, daß in einem ge-

wissen Rahmen jeder den Spritverbrauch hat, den er verdient. Und ebenso selbstverständlich ist, daß die Betriebsbedingungen – wie: viel Stadtverkehr oder überwiegend lange Strecken, immer vollbeladen oder allein gefahren, Einsatz im kalten Norden oder im sonnigen Süden, in den Bergen oder in der Ebene – den Verbrauch beeinflussen. Dennoch beweist die Erfahrung auch hier, daß zu einem gesunden Hochleistungsmotor immer ein sehr günstiger spezifischer Verbrauch gehört. Der oft mißverständene Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030 weist für den TYP 110 ganze 8,8 Liter auf 100 Kilometer aus. Gewiß: das ist eine Zahl, die Ihrem Alltagsverbrauch nur annähernd entspricht. Aber sie ist eine unanfechtbare Vergleichszahl, die – das wird Sie sicher interessieren – bei allen Automobilen so ermittelt wird: ein serienmäßiger Wagen mit gut eingefahrenem Motor, mit der üblichen Vergaser- und Zündeneinstellung und mit halber Zuladung belastet, wird bei Windstille mit möglichst gleichmäßigen $\frac{3}{4}$ der gestoppten Höchstgeschwindigkeit, höchstens jedoch mit 110 km/h, hin und zurück über eine ebene, 10 Kilometer lange Autobahnstrecke gefahren. Dem auf 100 km Strecke umgerechneten Verbrauchswert



werden zum Ausgleich ungünstiger Umstände 10% hinzugerechnet – fertig ist der Normverbrauch für die Flensburger Kartei. Und wenn Sie diesen Normverbrauch nun noch zur PS-Zahl in Beziehung bringen – dann werden Sie einräumen müssen, daß die 53 NSU-Pferde sehr genügsame Verbraucher sind.

Der Tank liegt hinter der Vorderachse. Durch den Tankstutzen gehen 44 Liter, ehe das Kraftstoffreservoir ganz voll ist: **selbst bei scharfer Fahrweise entspricht das einem Aktionsradius von rund 500 km.** Überfüllte Tankstellen an den Autobahnen verlieren alle Schrecken; und ein voller Tank reicht auch – wenn alle Tankwarte der verdienten Ruhe pflegen – über die ganze Nacht. Der Tankverschluß, dies scheint uns eine wichtige Kleinigkeit zu sein, verriegelt sich – auf

den Stutzen gedreht – von selbst. Um ihn zu öffnen, gibt es im Wagen unter dem Armaturenbrett einen Zugknopf.

Durch und durch wirtschaftlich

Die Wirtschaftlichkeit eines Automobils wird nun nicht allein vom Benzin- und Ölverbrauch bestimmt. Zu den vielen positiven Punkten des TYP 110 kommt an dieser Stelle ein weiterer hinzu:

nur alle 7 500 km ist eine Inspektion fällig. Vorderachse und Lenkung sind völlig wartungsfrei und Abschmieren fällt ganz weg.

Das ist sehr erfreulich. Es kommt aber noch besser: im Zeitalter des Arbeitskräftemangels hat man sich in Neckarsulm etwas besonderes ausgedacht: Kupplung und Getriebe können im Falle eines Falles in einer halben Stunde demontiert werden, ohne daß der Motor ausgebaut werden müßte. Was das in der Praxis bedeutet, was hier mit dünnen Wor-

ten in einem Satz gesagt ist, das wird jeder ermessen können, der seinen Wagen schon einmal für einige Tage in einer Werkstatt verschwinden sah, nur weil der Kupplungsbelag erneuert werden mußte.

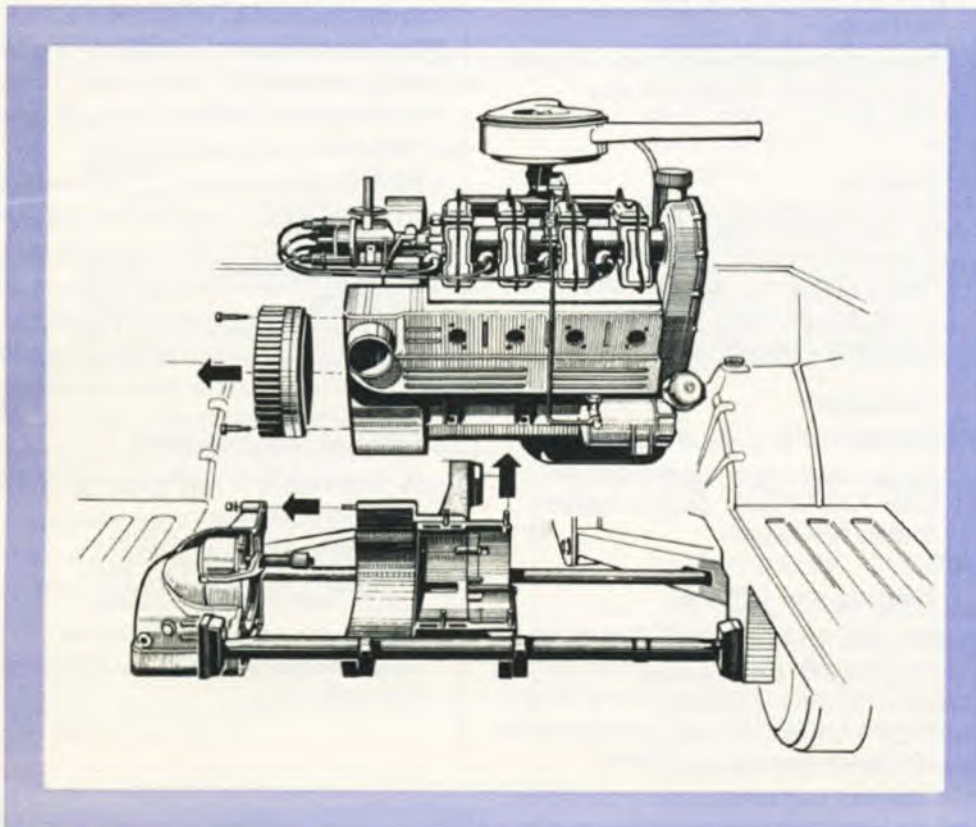
Eine patente Konstruktion, die sparen hilft: Unten im Bild das Differential, von dem die Halbachsen zu den Hinterrädern führen. Es ist gleichzeitig als Grundplatte und Anschlußteil für den Motor ausgearbeitet.

Darüber der Vierzylinder-Motor des TYP 110. Er läßt sich mit wenigen Handgriffen von der Grundplatte lösen und ohne weitere Umstände aus dem Heckraum des Wagens heben.

Links im Bild die Kupplung mit dem Lüfterrad. Auch die Kupplung läßt sich in kürzester Zeit und im Handumdrehen ausbauen und – wenn es sein muß – gegen ein anderes Exemplar austauschen, ohne daß aufwendige Demontagen beispielsweise von Kardanwellen und ganzen Getrieben notwendig wären.



Die Wirtschaftlichkeit des TYP 110 ergibt sich also nicht nur aus geringem Verbrauch und Unterhaltungskosten. Die ständige Einsatzbereitschaft spart gleichermaßen Ihr gutes Geld.



Die technischen Daten

Motor

1100 ccm luftgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Verdichtung 8:1; Leistung 53 DIN-PS; Leistungsgewicht 13,4 kg/PS; Drehmoment 8,0 mkg bei 2500 U/min

Kühlung

Drehzahlabhängige Zwangskühlung durch Gebläse

Vergaser

Fallstromvergaser mit Starteinrichtung und Beschleunigerpumpe

Elektrische Anlage

Lichtmaschine 12 Volt/225 Watt
Batterie 12 Volt/32 Ah

Kupplung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung; Getriebe: voll-synchronisiertes Vierganggetriebe
Gesamtuntersetzung im

1. Gang	16,50 : 1
2. Gang	9,10 : 1
3. Gang	5,82 : 1
4. Gang	4,16 : 1
Rückwärtsgang	18,43 : 1

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung an wartungsfreien Trapez-Dreiecklenkern mit Zugstrebe und Querstabilisator; hinten Einzelradaufhängung an

Schräglenkern; Abfederung aller Räder durch langhubige Schraubenfedern; Dämpfung durch doppel-seitig wirksame hydraulische Teleskopstoßdämpfer

Lenkung

Wartungsfreie, automatisch nachstellende Zahnstangenlenkung mit geteilten, symmetrischen Spurstangen; 3,2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag; Wendekreis 9,9 Meter

Wartung

Keine Schmierstellen; alle Gelenke wartungsfrei; Inspektion alle 7500 km

Bremsen

Großdimensionierte hydraulische Trommelbremsen (wirksame Bremsfläche 584 qcm); auf Wunsch – gegen geringen Aufpreis – Scheibenbremsen vorn

Karosserie

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie; zweitürige Limousine; 490 Liter Kofferraum; gegen Aufpreis Stahlschiebedach

Heizung und Lüftung

Heizluft und Frischluft getrennt regulierbar. Beides ist Frischluft. Transair-Be- und Entlüftung über eigene Luftkanäle und zwangsweise Motorabsaugung (im Fond)

Abmessung und Gewichte

Länge über alles	4000 mm
Breite über alles	1500 mm
Höhe über alles	1390 mm
Radstand	2440 mm
Spurweite vorn	1280 mm
Spurweite hinten	1248 mm
Bodenfreiheit	160 mm
Innere Breite vorn	
in Ellbogenhöhe	1275 mm
Innere Breite hinten	
in Ellbogenhöhe	1420 mm
Sitzbreite hinten	1250 mm
Kopfhöhe vorn	960 mm
Kopfhöhe hinten	965 mm
Fensterfläche	2,06 qm
Kofferrauminhalt	490 Liter
Gepäckraum hinter Rücksitz	50 Liter
Reifen	155-13"
(schlauchlos)	
Leergewicht	
vollget., fahrfertig	710 kg
Zuladung	420 kg
Zul. Gesamtgewicht	1130 kg
Leistungsgewicht	13,4 kg/PS

Leistung und Verbrauch

Spitzengeschwindigkeit ca. 145 km/h
Beschleunigung
von 0–60 km/h in 6,6 sek
von 0–80 km/h in 11,1 sek
von 0–100 km/h in 16,9 sek
Verbrauch (durchschnittlicher Straßenverbrauch) 7,5–9 l/100 km
Normalbenzin

Was die Kritiker sagen

Serienausstattung – im Grundpreis enthalten:

Vielfach verstellbare Einzelsitze in Zweistoffpolsterung; Boucléauskleidung des ganzen Fußraums; Türtaschen in beiden Türen; links und rechts tiefe Ablagefächer für Fondpassagiere; Aschenbecher vorn und hinten; Gepäckablage hinter dem Rücksitz; Hutablage; umklappbare Rücksitzlehne zur Ladefläche; Innenraumbelüftung System „Transair“ mit Drehring-Jalousetten und Absaugung durch Motorgebläse; intensive Heizung, für Fahrer und Beifahrer getrennt regulierbar; Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten (und aufgesetzten Windabweisern) Scheibenwaschanlage; Lichthupe. Am Armaturenbrett: Elektrische Benzinuhr, elektrische Zeituhr, Kontrolle für Startvergaser, Steckdose, Sicherungskasten, automatische Blinkerrückstellung; Haltegriff für Beifahrer. Asymmetrisches Abblendlicht; Rückfahrleuchte; Innenbeleuchtung mit Türkontakt; Parkleuchten; vier Stoßstangenhörner mit Gummipuffern; Sportfelgen. 7 Karosseriefarben zur Wahl.

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten

Leistungsangaben gelten nur für deutsche Ausführung

AUTO, MOTOR UND SPORT Heft 22/1965

„Als recht gut erwies sich der neue NSU bei allem, was als Summe den Begriff der Fahreigenschaften prägt. Für einen Heckmotorwagen ist er nicht sehr windempfindlich, der Geradeauslauf und die Richtungsstabilität sind auch auf welliger Fahrbahn ausgezeichnet. Die Lenkung ist feinfühlig und vermittelt den nötigen Bodenkontakt, ohne zu stoßen. Da sie sehr direkt und dabei leichtgängig ist, hat auch der TYP 110 trotz größerer Länge an Handlichkeit nichts eingebüßt. Auch was die Fahrleistung anbetrifft, braucht sich der neue NSU vor der Konkurrenz nicht zu verstecken. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 143 km/h (von uns gemessen) zählt er zu den schnellsten serienmäßigen Elfhundertern und läßt sogar manch schnelles Fließheck hinter sich. Auch in der Beschleunigung gibt sich der TYP 110 recht lebendig und erreicht echte Mittelklassewerte.“

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 25. 11. 1965

„Der quer zur Fahrtrichtung gestellte Heckmotor zeigte sich als ausgesprochener Elastizitätsprotz. So kann man schon ab 40 km/h im 4. Gang ruckfrei beschleunigen und im 3. Gang bedenkenlos unter 30 km/h heruntergehen. Der Motor macht fast alles ohne Brummen mit. Seine Reichweite geht von 25 bis knapp 120 km/h. Hinzu kommt, daß der Motor über den ganzen Drehzahlbereich rund läuft. Auch dem sportlichen Temperament der jungen Fahrer wurde mit dem Motor des NSU 110 Rechnung getragen. Wer ihn munter drehen läßt und die oberen Drehzahlen durch fleißiges Bewegen des Schaltknüppels ausnützt, wird von dem entwickelten Temperament begeistert sein.“

KÖLNISCHE RUNDSCHAU 25. 11. 1965

„Viel Platz ist in diesem Wagen, sehr viel Platz sogar.“

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 6. 10. 1965

„Ein weiteres Zugeständnis an den Wunsch vieler Autofahrer von heute wurde durch größere Federwege, langhubige Stoßdämpfer, behagliche Sitze und die Transair-Belüftungsanlage gemacht. Schönste ‚Bequemlichkeit‘ schien uns der 44-Liter-Tank. Es ist schon angenehm, nur alle 500 Kilometer zur Tankstelle zu müssen. Auch der Transair-Lüftung besonderes Lob. Der Innenraum ist – wie selten bei luftgekühlten Maschinen – einwandfrei belüftet. Die Scheiben beschlagen auch nicht bei geschlossenen Fenstern.“

Bilanz



Der NSU TYP 110 ist mit seinem robusten Allround-Motor ein Auto, das sich auf langen Strecken genau so wohlfühlt wie im dichten Großstadtgewühl. Es tut in der Hand eines bedächtigen Familienvaters ebenso seinen guten Dienst, wie unter einem sportlichen Draufgänger. Der NSU TYP 110 bietet ein Optimum an Fahrleistung, Sicherheit und Fahrverhalten. An Bequemlichkeit, Geräumigkeit und Wirtschaftlichkeit. Und Fahrvergnügen – ganz besonders dann, wenn man all diese Faktoren zum Preis in Beziehung setzt.



**NSU MOTORENWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
NECKARSULM**

**Für einen guten Kundendienst zeichnet
Ihr NSU-Vertragshändler:**

CARL VILLADSEN
Aut. NSU forh.
Flaurenkjöld - Tlf. 26