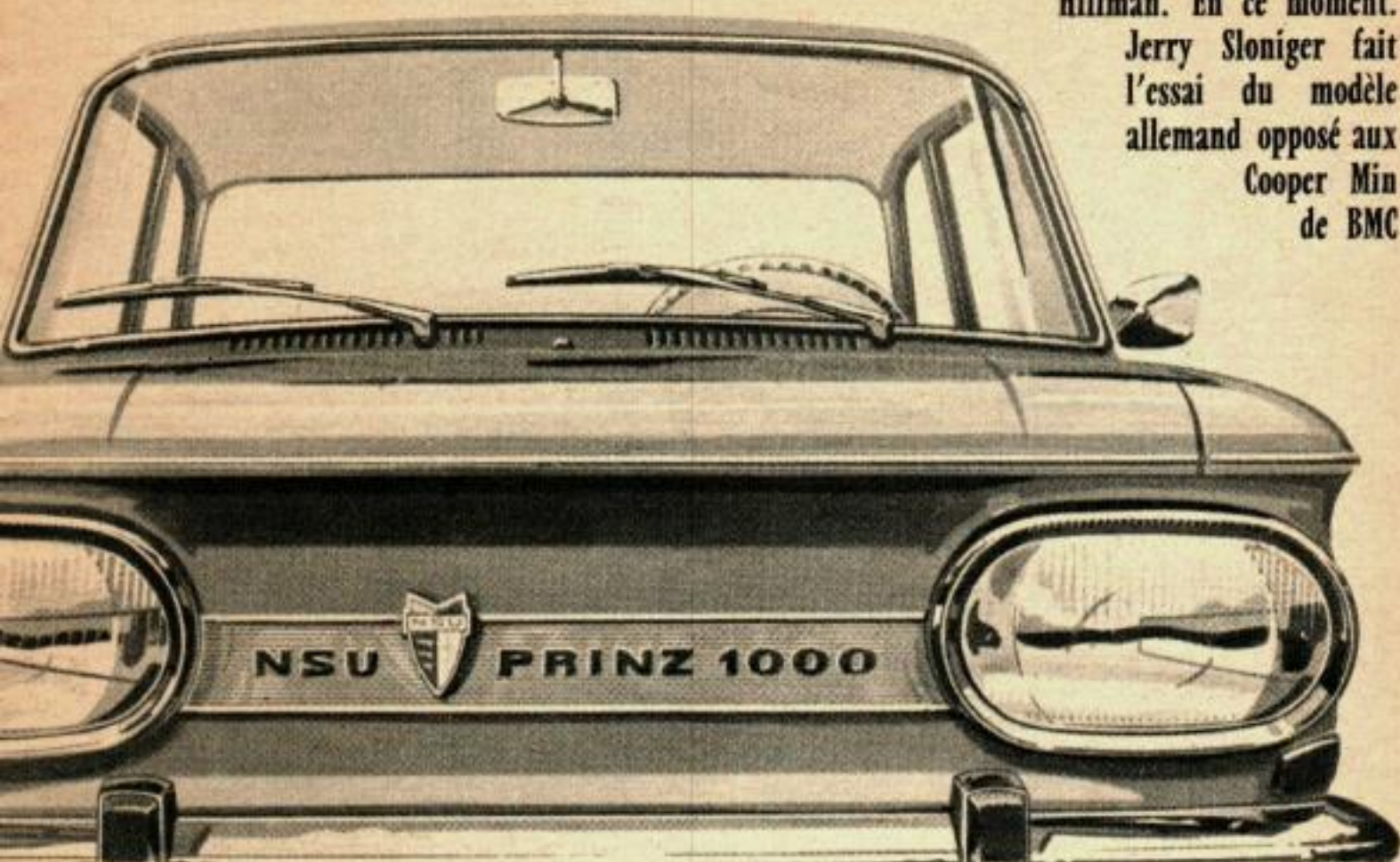


# NSU SUIT LE MOUVEMENT

Vous avez entendu parler de la fameuse Hillman. En ce moment.

Jerry Sloniger fait  
l'essai du modèle  
allemand opposé aux  
Cooper Min  
de BMC



**L**ES merveilles de l'industrie automobile sont inépuisables. Après avoir, pendant plus de deux ans, exhibé, vanté et perfectionné les moteurs rotatifs, N.S.U. vient de sortir sans fanfare un nouveau modèle d'un litre qui fait à peu près tout ce que le Wankel a la réputation de faire, sans le bénéfice d'une publicité tapageuse. Nous parlons du Prinz 1 000 présenté au salon de Francfort 1963 à côté du Spider Wankel, mais mis en vente seulement maintenant.

En Allemagne, comme ailleurs dans le monde, les cylindrées tendent à augmenter. Cela se fera particulièrement sentir d'ici un an quand les taxes routières ne seront plus basées sur la cylindrée mais sur le poids de la voiture — favorisant les amateurs de petites voitures très puissantes — au lieu de la tendance dangereuse actuelle de faire le contraire.

N.S.U. s'est rendu compte comme tout le monde que les performances de ses modèles 600 cm<sup>3</sup>, Prinz et Prinz 4, sont trop faibles pour satisfaire les ambitions de nombreux acheteurs.

La chaîne de montage ne pouvait livrer le 1 000 cm<sup>3</sup> avant la fin du printemps 64, aussi, on a occupé l'entracte avec l'exposition avant sortie de 1963 — et bien entendu, aussi avec le cirque Wankel.

Cette tactique a donné les résultats escomptés, s'il faut en croire la sensation que

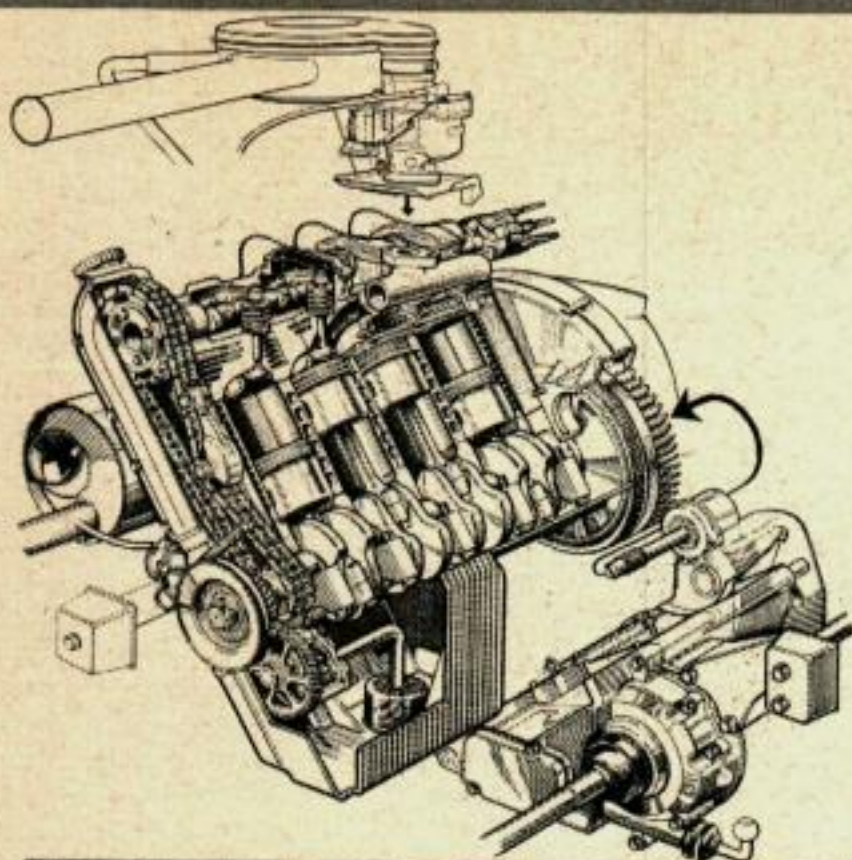
nous avons faite en roulant avec le 1 000 sur les routes d'Allemagne centrale pendant les semaines qui ont précédé la mise en vente.

Les amateurs de N.S.U. ont attendu le 1 000 en se rappelant les qualités du petit modèle, l'espace confortable pour son petit empattement, sa nervosité et sa bonne tenue de route par rapport aux autres petites voitures.

Ils ont compté sur N.S.U. pour conserver ces qualités dans le 1 000. Ils n'ont pas été déçus. En utilisant la silhouette familière du Prinz 4, un peu allongée et équipée d'un moteur et d'un système de suspension complètement nouveaux, les techniciens ont conservé l'allure Prinz 4 en l'améliorant.

On vise surtout, bien entendu, la clientèle des jeunes mariés et aussi, celle de plus en plus nombreuse de la seconde voiture pour Madame. Les qualités demandées sont une bonne agilité pour la circulation en ville, un confort intérieur au-dessus de sa classe (pour les dames) et des performances sur autoroute permettant à Monsieur de ne pas se laisser dépasser trop souvent. Ces différentes catégories d'acheteurs n'ont pas forcément l'intention de garder très longtemps la voiture.

Quel confort trouve-t-on dans la N.S.U. 1 000 ? Très grand, si vous considérez la place laissée aux jambes, le déplacement longitudinal des sièges, l'appui au bas du dos et la qualité du capitonnage. Vous pouvez



**Combien ?** 9 600 F.

**Vitesse :** 135 km/h.

Accélération : 0 à 100 km/h en 19 s.

**Consommation :** 9 l aux 100 km.

**Dimensions :** Longueur 3,80 m ; largeur 1,49 m ; hauteur 1,38 m.

**Équipement :** Moteur en ligne, 4 cylindres en travers à refroidissement par air à l'arrière à traction arrière ; 996 cm<sup>3</sup> développant 43 CV, avec un taux de compression de 7,5 ; freins à tambours (choix de freins à disques à l'avant), 470 cm<sup>2</sup> de garniture ; suspensions par fourches, ressorts à boudin et barre antiroulis (à l'avant) et ressorts à boudin et cadres obliques.

**Entretien :** Graissage par deux graisseurs tous les 8 000 km. Changement d'huile tous les 8 000 km.

**Confort :** 4 ou 5 places, 2 portes.

**A gauche :** Le moteur NSU est monté perpendiculairement à l'axe de la voiture, comme sur la « Mini » ; il est refroidi par air mais ne fait pas beaucoup de bruit.

**A droite :** Des sièges confortables, complètement réglables, compensent l'inconvénient d'un décalage au volant.

**Tout à fait à droite :** L'héritage du « Prinz 4 » se

voit le mieux sous cet angle, le moins bien quand on regarde de l'avant.

**Juste en dessous :** Un puits à bagages assez sommaire devient une plateforme avec seulement deux personnes à bord, assises à l'avant.

**Plus bas encore :** Une conception intéressante du moteur permet d'obtenir la légèreté, la stabilité et l'économie d'espace.

conduire facilement avec le corps allongé, si cela vous en dit, mais les constructeurs ont réussi à conserver un espace raisonnable pour les jambes pliées à l'arrière à moins que le conducteur soit complètement allongé. Même dans ce cas, des enfants presque adolescents peuvent encore voyager à l'arrière dans un confort relatif sinon le luxe. De plus, les sièges arrière ont un réglage à deux positions.

Une fois installé, vous vous trouvez devant trois instruments de bord d'une qualité exceptionnelle (tradition conservée) avec un grand indicateur de vitesse à cadran noir au milieu, orné de chiffres lumineux qu'on peut lire d'un coup d'œil. La montre et la jauge d'essence le flanquent, laissant trop d'espace aux ampoules d'arbre de Noël.

Le volant gagnerait peut-être à être placé un tout petit peu plus bas, et la partie occupée par les pédales est un peu trop encombrée à cause des arcs-boutants du volant. Tant qu'on se sert des deux pieds, tout va bien, mais le pied gauche doit rester sans appui en l'air ou aller se garer sous le débrayage quand il ne sert pas. On ne peut manœuvrer du talon.

N.S.U. a fait des pas de géant en matière de changement de vitesse à levier depuis la première des séries de Prinz et le 1 000 a

ce qu'on a sorti de mieux jusqu'à présent — mais je lui trouve encore trop de ressort à mon goût. Chaque vitesse est bien à sa place mais le levier a toujours tendance à revenir en arrière. Les changements les plus rapides sont exécutés par une pression progressive de la main en massant un peu, et non en coups secs. La butée de marche est également une transposition qui a été perfectionnée dans ce cas, mais pas suffisamment.

Avec la réserve de puissance dont dispose le 1 000, les freins deviennent un problème pour toute voiture à roues de faible diamètre, mais N.S.U. a eu la bonne idée d'offrir le choix de freins à disques à l'avant pour le prix de 170 F sur le marché allemand, et aucun propriétaire de N.S.U. 1 000 ne devrait s'en priver. On n'a pas à expliquer ici le principe des freins à disques et leurs avantages. Ceux qu'on trouve ici des A.T.E., fabriqués sous licence Dunlop.

Pour les bagages, un profil classique comme la « Viva » de Vauxhall a naturellement l'avantage, les profils déjà anciens à moteur arrière comme la VW beaucoup moins. NSU a réalisé un coffre avant très réussi en allant en profondeur et en faisant les bords plus ou moins droits en repoussant légèrement en arrière les appuis de pied des

(Suite page 124)